

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

DE LA
COPROPRIÉTÉ DES NAVIRES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

JOSEPH CHEGUILLAUME

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, rue Soufflot et rue Toullier, 13

1896

THÈSE

DE

DOCTORAT

La Faculté n'entend donner ni approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
thèses ; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

DE LA
COPROPRIÉTÉ DES NAVIRES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le Mardi 19 Mai 1896, à 1 heure

PAR

JOSEPH CHEGUILLAUME

AVOCAT A LA COUR D'APPEL



Président : M. THALLER.

Suffragants : { MM. LYON-CAEN, CHAVEGRIN, } Professeurs.

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, rue Soufflot et rue Toullier, 13

1896

A LA MÉMOIRE DE MA MÈRE

A MON PÈRE

A MES PROFESSEURS

DE LA COPROPRIÉTÉ DES NAVIRES

INTRODUCTION

De nos jours, le commerce maritime a pris un immense développement, une extension considérable. De nombreux navires d'un fort tonnage sillonnent les différentes mers du globe, après avoir chargé dans un port les produits et les marchandises d'une nation pour les conduire dans une autre, facilitant ainsi les échanges et les rapports internationaux. L'achat, la construction, l'armement et l'équipement de ces navires exigent des capitaux importants et la fortune d'un seul individu pourrait rarement faire face à de telles dépenses. Le navire est en outre exposé à des dangers multiples et sans cesse renaissants. Il peut subir des avaries, échouer et se briser sur un écueil, ou bien, désarmé, céder à la rage de la tempête, à la fureur des flots, et sombrer sous leurs efforts répétés. Quel capitaliste serait assez téméraire pour tenter une entreprise aussi incertaine et aussi hasardeuse, dont les risques sont grands et les chances aléatoires ?

On peut dire avec le poète :

Ille robur et æs triplex
 Circa pectus erat, qui fragilem truci
 Commisit pelago ratem
 Primus

HORACE, Ode III, Liv. I.

L'association permet de réaliser ce qu'un seul homme ne saurait faire, livré à ses propres ressources. Pour répartir les frais et les risques sur un plus grand nombre d'individus, et afin de rendre moins sensibles à chacun les pertes éprouvées, l'exploitation en commun de l'industrie maritime a depuis longtemps été pratiquée (1). A notre époque, les navires marchands sont ordinairement possédés par des groupes d'intéressés. D'importantes sociétés commerciales se sont aussi formées en vue de la navigation maritime. Parmi les principales, citons la Compagnie Transatlantique, la Compagnie des Messageries maritimes et celle des Chargeurs réunis. Ces sociétés adoptent tantôt la forme de société anonyme comme celles dont nous venons de donner les noms, tantôt la forme de société en comman-

(1) « La nef est à deux hommes ou à trois. » (Art. 1, Rôles d'Oléron.)

Les vieilles lois islandaises, le Statut de Wisby, le code danois de 1683, les usages des pays riverains de la Baltique, la coutume d'Amsterdam, les lois hanséatiques, le Consulat de la mer, le statut anconitain de 1397, l'ancien droit maltais, la coutume de Valence (1250), l'Ordonnance aragonaise de 1340, contiennent des dispositions nous montrant que l'association en matière de commerce maritime et de propriété de navires était une pratique constante.

dite et très rarement la forme de société en nom collectif. Nous laisserons de côté, dans le cours de ce travail, l'étude de ces sociétés. Il n'y a pas là, en réalité et à proprement parler, copropriété du navire, et les règles ordinaires des sociétés commerciales doivent être appliquées. Le navire est censé appartenir à la société elle-même, considérée comme personne morale. Nous nous bornerons à envisager le cas où les copropriétaires, comme il arrive le plus souvent, ont fait entre eux un simple arrangement, exprès ou tacite, pour exploiter le navire en commun. Leur association ne constitue pas une personne morale. Il y a bien alors copropriété indivise du navire entre les copropriétaires, et il y a lieu d'avoir recours aux règles spéciales que le Code de commerce a tracées sur la copropriété des navires.

Notre étude sera divisée en six chapitres :

Chapitre I^{er}. — Nature de la copropriété des navires.

Chapitre II. — Administration de la copropriété des navires. — Armateur-gérant.

Chapitre III. — Droits et obligations des copropriétaires à l'égard des tiers.

Chapitre IV. — Cessation de la copropriété des navires.

Chapitre V. — Copropriété de plusieurs navires.

Chapitre VI. — Modification apportée dans la pratique à la copropriété du navire. — Participation.

CHAPITRE PREMIER

NATURE DE LA COPROPRIÉTÉ DES NAVIRES.

1. L'état de copropriété ou d'indivision résulte de ce que plusieurs personnes ont fait construire un navire en commun ou acheté un navire déjà construit, ou de ce qu'une propriété, reposant dans le principe sur une tête unique, s'est trouvée fractionnée par une ou plusieurs aliénations partielles, ou de ce que cette même propriété a été transmise par succession, testament ou donation, à plusieurs héritiers légataires ou donataires. Quand un navire appartient à plusieurs copropriétaires, les droits de chacun d'eux doivent être inscrits au dos de l'acte de francisation (Décret du 27 vendémiaire an II, article 17), sinon le navire serait réputé, dans l'intérêt des tiers, n'appartenir qu'à celui ou à ceux dont les noms seraient enregistrés. Lorsqu'un navire est possédé par un groupe d'intéressés qui l'exploitent en commun, la propriété de ce navire se décompose en un certain nombre de parts dont le chiffre n'est pas limité (1). La division d'un navire se fait ordinairement par

(1) En Angleterre le nombre des parts (shares) ne peut dépasser 64

24^{mes}, en vingt-quatre parts ou quirats divisibles eux-mêmes. Les quirats offrent ainsi une grande analogie avec les actions, qui peuvent se fractionner en coupons d'actions. Cette division était déjà pratiquée sur le littoral de la Méditerranée à l'époque d'Emérigon (Emérigon, *Traité des assurances*, T. I, p. 180). Sur les côtes de l'Océan, on calcule aussi par centièmes et par millièmes, mais la dénomination de quirats est la plus usitée. De là est venu le nom de quirataires sous lequel on désigne les copropriétaires de navire. En Allemagne, on les appelle *Schiffsfreunde* (amis du navire), en Angleterre, *part-owners* (copropriétaires).

Le nombre des parts ne coïncide pas ordinairement avec celui des copropriétaires. Il est tantôt plus grand

(*Merchant shipping act*, amendement act 1880, 43 et 44 Vict. Chap. XVIII, Sect. II. On ne peut en enregistrer plus de 64. Cet enregistrement s'appelle : « the operation of the Register Act. »

Smith's *Mercantile Law*, p. 490 : « It is possible that joint tenancy may be created in a ship, as well as in any other chattel, by grant to several persons jointly... But the operation of the Register Act. occasions this sort of property to be usually conveyed in distinct shares of one or more sixty fourth parts ». « Il est possible de créer une copropriété sur un navire, aussi bien que sur tout autre patrimoine, par suite d'un accord entre plusieurs personnes conjointes.... Mais l'opération de l'enregistrement a pour effet de transformer habituellement cette sorte de propriété en parts distinctes d'un ou de plusieurs 64^{mes}. »

En Allemagne, il n'y a pas de chiffre réglementaire. La quantité des parts est très faible sur les grands navires de Brême, très forte sur les petits navires du Mecklembourg et du Schleswig, ce qui montre que le tonnage du navire n'entre pas en considération pour cette détermination. (Endemann, *Handbuch des deutschen Handels, See-, und Wechselrechts*, Leipzig, 1884, 4^e vol., p. 52 et suiv.)

si des intéressés n'ont que des fractions de parts, tantôt plus faible si un quiritaire a plusieurs parts pour lui. Cette dernière hypothèse est la plus fréquente.

2. Le Code de commerce, dans l'article 195, alinéas 2 et 3, proclame la liberté d'aliénation des quirats, en disant : « que la vente volontaire d'un navire peut être faite pour le navire entier ou pour une portion de navire, le navire étant dans le port ou en voyage ». Le droit de cession des parts peut conduire à des résultats exorbitants. Des propriétaires pourraient les céder à des étrangers et arriver ainsi à faire perdre au navire la nationalité française et les avantages, qui y sont afférents. Un propriétaire dont la part dépasse la moitié de la propriété du navire serait maître absolu de sa nationalité. Pour qu'un navire soit français, il faut en effet qu'il appartienne au moins pour moitié à des Français (Loi du 11 juin 1845, article 12 reproduit dans l'article 141 du Règlement de 1866) (1).

D'anciennes dispositions du droit maritime restreignaient cette faculté. Les unes ne permettaient la vente des parts de navire qu'après une possession de trois ans

(1) L'article 470 du Code de commerce allemand prévoit cette hypothèse et apporte une restriction à la liberté d'aliénation : « Toute fois l'aliénation d'une part d'intérêt, qui entraînerait pour le navire la perte du droit de porter le pavillon national ne peut être valablement effectuée qu'avec le consentement de tous les copropriétaires. »

L'article 5 du Code maritime suédois de 1891, reproduit la disposition de l'article 470 du Code de commerce allemand.

ou plus, ou du moins qu'après l'accomplissement d'un voyage à la charge et aux risques des copropriétaires. Suivant Maclachlan, cette règle paraît avoir été formulée dans l'intérêt du capitaine. Dans les premiers temps il était propriétaire d'une part du navire, qu'il avait fait construire avec l'assistance pécuniaire des autres propriétaires, dans l'attente d'être employé au commandement. Son espoir pouvait être déçu, si les autres copropriétaires vendaient leurs parts à des étrangers, qui formant une majorité d'intérêts auraient préposé à la conduite du navire un de leurs amis (1).

Les autres, comme le statut de la ville de Wisby, les recès hanséatiques de 1591 et de 1614, le code maritime suédois de Charles XI réservaient aux copropriétaires un droit de préemption. Le Consulat de la mer conférait un droit de ce genre au patron (*senyor de la nau*). Le droit de préemption se retrouve aujourd'hui dans certains codes étrangers. L'article 575 du Code de commerce espagnol ne laisse aucun doute à cet égard. « Les copropriétaires d'un navire jouiront du droit de
« préférence et de retrait (*directo de tanteo y retracto*),
« dans les ventes faites à des étrangers ; ils ne pour-
« ront toutefois faire usage de ce droit que dans les neuf
« jours, qui suivront l'inscription de la vente sur le re-
« gistre et à charge de consigner le prix au moment

(1) David Maclachlan, *A treatise on the law of merchant shipping*, p. 97.

« même » (1). En Norvège personne n'a le droit de « vendre sa part dans un navire sans offrir cette part à « ses coarmateurs au prix même qui lui est proposé. « Si une part est vendue en violation de cette règle, les « coarmateurs peuvent la rechercher en payant la somme fixée par le tribunal, pourvu qu'ils agissent dans « le délai de trois mois, après avoir connu la vente. »

La plupart des législations consacrent la liberté d'aliénation des parts. En Angleterre et aux États-Unis les part-owners jouissent de cette faculté (2). L'article 860 « du Code de commerce chilien dispose que tout copropriétaire a le droit de vendre à un tiers sa part dans « la propriété du navire, sans que ses copropriétaires « puissent s'opposer à la vente, ni exercer le droit de « préférence ou de retrait (*el tanteo o el retracto*) sauf « dans le cas où il y a eu stipulation contraire ». L'article 470 du Code de commerce allemand, tout en accordant la liberté d'aliénation, y apporte néanmoins une légère restriction. Il est ainsi conçu : « Tout coproprié-

(1) Le Code de commerce argentin reproduit le Code de commerce espagnol, art. 886 : « Les copropriétaires jouiront du droit de préférence (*tanteo*) sur la vente faite par l'un d'eux de la part lui appartenant à la condition de l'exercer dans les trois jours qui suivent « la vente et de consigner immédiatement le prix ». Dans le même sens, Code de com. mexicain, art. 661.

L'art. 20, al 2, du Code maritime suédois, consacre également le droit de préemption des copropriétaires.

(2) Smith's, *Mercantile Law*, p. 492. « Each may transfer his « share without the consent of the others. » « Chacun peut transférer « sa part sans le consentement des autres. »

« faire peut en tout temps et sans le consentement des
« autres copropriétaires aliéner, tout ou partie de sa
« part d'intérêt dans le navire. Les copropriétaires
« n'ont aucun droit de préemption légale. Toutefois
« l'aliénation d'une part d'intérêt, qui entraînerait pour
« le navire la perte du droit de porter le pavillon na-
« tional ne peut être valablement effectuée qu'avec le
« consentement de tous les copropriétaires. »

3. La possibilité de la cession et de la transmission des quirats reconnue par notre Code de commerce (article 195, alinéas 2 et 3) rend sensible et frappante l'analogie, qui existe entre eux et les actions des sociétés en commandite ou anonymes. La copropriété des navires constitue-t-elle une société, ou bien n'est-elle qu'une simple communauté d'intérêts, en un mot quelle est la nature de cette copropriété, telle est la question que nous devons nous poser maintenant ?

Cette question a aujourd'hui, dans la pratique, perdu une partie de son intérêt depuis l'abrogation, par la loi du 17 juillet 1856, de la disposition de l'article 51 du Code de commerce imposant l'arbitrage forcé aux associés commerciaux pour leurs contestations à raison de la société. Si l'on admettait l'existence d'une société entre les copropriétaires d'un navire, la conséquence de l'adoption de cette idée était de les obliger en cas de difficultés à avoir recours à des arbitres. Bien que la question ait cessé d'avoir de l'importance à ce point de vue, il est cependant intéressant de l'examiner. La na-

ture de la copropriété des navires est toujours l'objet d'une vive discussion. Du reste, la solution de cette controverse influera sur l'opinion, que nous devons avoir sur la manière dont les quirataires sont tenus des engagements pris, soit par eux directement, soit par un tiers, qui les représente, pour tout ce qui concerne le navire et son expédition. Sont-ils obligés solidairement ou seulement proportionnellement à leur part et portion ?

Les copropriétaires d'un navire sont-ils de véritables associés, ou bien de simples communistes ? Il est nécessaire tout d'abord de bien préciser les caractères distinctifs de la société et ceux de la communauté.

4. La société est un contrat par lequel plusieurs conviennent de mettre quelque chose en commun, en vue de partager le profit qui en résultera.

La communauté est l'état de ceux à qui une chose appartient en commun, qui ont droit à ses produits, mais sans convention, sans intention de s'associer.

En résumé la société est un contrat, la communauté un fait. Telle était la doctrine de Pothier (Traité du contrat de société, n° 2). Si dans la généralité des cas la définition de cet auteur trouve son application, il se présente cependant des hypothèses, où la communauté résultera d'un contrat, sans que pour cela il y ait société. L'article 815, alinéa 1 du Code civil, décide : « que
« nul ne peut être contraint à demeurer dans l'indivi-
« sion et que le partage peut être toujours provoqué

« nonobstant prohibitions et conventions contraires. » Après avoir posé ce principe, il ajoute, alinéa 2 : « On peut cependant convenir de suspendre le partage pendant un temps limité ; cette convention ne peut être obligatoire au-delà de cinq ans, mais elle peut être renouvelée. » Par l'effet de l'accord intervenu entre les intéressés, l'indivision continuera à exister entre eux durant une période quinquennale. Ils conserveront la qualité de communistes et ne seront pas devenus des associés. La convention n'aura pas fait subir une transformation à leurs rapports. La communauté sera donc ici la conséquence d'un contrat.

L'élément distinctif de la société et de la communauté ne réside donc pas absolument dans les différences, que nous a indiquées Pothier. A quel criterium devons-nous donc nous rattacher ? Il convient d'examiner le but que se sont proposé les parties. La société implique l'intention de réaliser un bénéfice au moyen de la formation d'un fonds commun. L'article 1832 du Code civil définit ainsi la société : « un contrat par lequel deux ou plusieurs personnes conviennent de mettre quelque chose en commun dans la vue de partager le bénéfice qui pourra en résulter ». La communauté suppose simplement une jouissance en commun, en dehors de toute spéculation (1).

M. Delangle s'exprime ainsi dans son *Traité des so-*

(1) Laurin sur Cresp, *Traité de droit maritime*, t. I, p. 338.

ciétés commerciales (t. 1, n^{os} 2 et 3) : « La société naît
« de la volonté des parties ; son objet est la mise en
« commun de certaines choses, son but le partage des
« gains que peut engendrer le partage des choses ; et
« c'est là ce qui distingue la société de la communauté
« d'intérêts que le hasard produit ».

Quand il y a société, les associés ont à déployer une certaine activité pour réaliser des bénéfices et augmenter, s'il se peut, le fonds social. Quand il y a copropriété, les copropriétaires jouent un rôle purement passif. Ils peuvent sans doute tirer des biens communs des profits et les partager entre eux. Mais ils n'ont pas en vue l'augmentation du fonds commun. Ils tirent de ces biens les revenus qu'ils produisent comme le fait un propriétaire quelconque (1).

D'après la définition de l'article 1832 du Code civil ci-dessus reproduite, pour constituer une société, la réunion de trois conditions est nécessaire. Il faut : 1^o une convention ; 2^o des apports communs ; 3^o l'intention de la part des associés de réaliser des bénéfices au moyen de ces apports. Dans la copropriété des navires, nous découvrons l'existence de ces trois conditions. La convention existe à l'origine même de cette copropriété. Ce point est mis en lumière d'une façon très précise par M. Laurin, sur Cresp., t. I, p. 339 : « Voyez, dit-il, les

(1) MM. Lyon-Caen et Renault, *Traité des Sociétés commerciales*, n^o 83, p. 61, Laurent, t. XXVI, n^o 433.

« cas les plus communs qui se présentent ; plusieurs
« se réunissent pour faire construire un navire, ou
« plusieurs se réunissent pour acheter un navire déjà
« construit, ou bien un seul propriétaire cède une par-
« tie de son navire à un tiers ou à plusieurs. Peut-on
« méconnaître là une société, c'est-à-dire la volonté, la
« convention de mettre une chose en commun en vue
« de partager le bénéfice qu'elle pourra donner ? »

Chaque part de copropriétaire représente un apport. Le nombre de quirats possédés par chacun varie avec l'étendue du sacrifice, qu'il s'est imposé, avec le montant des déboursés, qu'il a effectués pour la constitution de la copropriété. Il y a donc bien là des apports communs.

L'intention de réaliser des bénéfices au moyen de ces apports ne saurait être mise en doute et se manifeste au contraire clairement. En se réunissant pour une entreprise maritime, les copropriétaires ont évidemment pour but de percevoir les profits, qui pourront résulter de l'exploitation du navire, chose commune. L'exploitation se fera tantôt par les propriétaires eux-mêmes, qui recevront des marchandises remises par des chargeurs et qu'ils transporteront d'un point à un autre, moyennant un certain prix ou fret. Ils joueront alors le rôle de transporteurs. Tantôt, les propriétaires loueront le navire à un tiers, qui leur paiera, en retour, un prix ou loyer, et qui pourra, si bon lui semble, prendre des mar-

chandises, que lui confieront des chargeurs. Les propriétaires auront, dans ce cas, la qualité de bailleurs et le tiers celle de preneur ou armateur. Tantôt enfin, les propriétaires, au lieu d'être des transporteurs ou des fréteurs, chargeront sur leur propre navire une cargaison, qu'ils auront acquise, pour l'envoyer dans des ports étrangers, avec l'espoir que le prix de vente qu'ils recueilleront sera supérieur au prix d'achat et aux diverses dépenses et mises dehors nécessitées par l'armement et l'équipement du navire en vue de cette navigation. Nous nous trouvons ici dans l'hypothèse assez fréquente d'un *navire spéculant*, expression usitée dans la pratique pour désigner ce mode d'exploitation. Dans les diverses hypothèses, que nous avons passées en revue, le but que se proposent les intéressés reste le même : réalisation d'un bénéfice. Les moyens employés pour parvenir à cette fin diffèrent seuls.

Dans la copropriété des navires sont renfermés les éléments nécessaires à l'existence d'une société. Nous sommes dès lors conduits à admettre que cette copropriété constitue une véritable société et non pas seulement un simple état d'indivision ou une communauté entre les quirataires. Cette opinion a d'ailleurs été professée autrefois et l'est encore aujourd'hui par la majorité des auteurs. Après quelques hésitations, la jurisprudence s'y est aussi rangée (1). Un texte législatif, le

(1) Straccha, *De navibus*, pars II, n° 6. Valin sur l'article 5, livre II, titre VIII de l'Ordonnance de 1681. Pothier, *Traité de la charte*

décret du 27 vendémiaire an II, réglant les conditions de l'acte de navigation, désignait, dans son article 13, les copropriétaires sous le nom d'associés.

6. Les auteurs nous signalent un cas où le caractère de société pourrait être dénié à la copropriété d'un navire (Pothier, *Contrat de société*, t. III, p. 144 et 525, édition Bugnet. — Laurin, sur Cresp., t. I, p. 339). — C'est celui où un individu propriétaire d'un navire le laisserait par succession à plusieurs héritiers, ou le transmettrait par legs à plusieurs légataires. La pluralité des vocations héréditaires, dans la première hypothèse, l'institution de divers légataires dans la seconde feront naître l'indivision. Les héritiers ou les légataires dans la création de cet état de choses joueront un rôle purement passif. Il existe un fait produit par la volonté de la loi ou par celle du testateur. Aucune convention n'est intervenue entre les héritiers ou les légataires. Nous nous trouvons donc en présence non d'une société mais d'une simple communauté. Si les communistes au lieu de vendre le navire le partagent entre eux,

partie n° 50. Laurin sur Cresp., *Traité de droit marit.*, t. I, p. 338. Desjardins, *Droit comm. marit.*, t. II, n° 321. MM. Lyon-Caen et Renault, *Précis de droit commercial*, t. II, n° 1651, note. *Traité de droit commercial*, t. V, n° 298, p. 190.

Cass. 27 février 1877 (affaire Michel et affaire Le Hégarat ; conclusions de M. le premier avocat général Bédarrides). S. 77, 1, 209 ; D. 77, 1, 209.

Rennes, 4 mars 1880 (D. 81, 1, 210).

Cass. 27 février 1883 (D. 84, 1, 29).

Rennes, 19 juin 1884 (*Rev. intern. dr. marit.*, t. I, p. 474).

si en proportion des droits de chacun, il est attribué pour tant de quirats à l'un, pour tant de quirats à l'autre, dans ce partage même il y aura un accord de volontés, un arrangement entre les intéressés, pour la mise en commun d'une chose, en vue d'en partager les bénéfices. Les conditions exigées par l'article 1832 du Code civil sont dès lors remplies, et nous devons reconnaître l'existence d'une véritable société.

7. La théorie, que nous venons de formuler, n'est pas admise sans difficultés et, tant en doctrine qu'en jurisprudence, elle a été l'objet de vives critiques. La controverse dure encore aujourd'hui, du moins dans la doctrine. La jurisprudence semble, en effet, fixée dans le sens de l'opinion, que nous avons émise. Quelques auteurs se refusent à considérer la copropriété des navires comme une société. Selon Caumont : « la copropriété d'un navire, loin de constituer une société en participation ne donne lieu qu'à une simple communauté d'intérêts (1) ». D'après Bédarride, « tout ce que cette copropriété offre de commun avec la société, c'est la communion de droits et d'intérêts sur une même chose (2) », « Les copropriétaires d'un navire, dit M. Demangeat, ne sont pas à proprement parler des associés (3) ».

(1) Caumont, *Dictionnaire universel de droit maritime*, v^o Armateur, n^o 6.

(2) Bédarride, *Droit. comm.* Commerce maritime, t. I, n^o 348.

(3) Demangeat sur Bravard, *Droit comm.*, t. IV, p. 466. — Dans

Les arguments apportés à l'appui de ce système sont les suivants. Une société ne peut exister, affirment ses partisans, qu'entre ceux qui se choisissent et se conviennent réciproquement. En un mot on doit trouver dans la société la présence de l'élément que les jurisconsultes romains désignaient sous le nom *d'intuitus personæ*. Il résulte de cette condition : 1° qu'aucun associé ne peut céder son intérêt à un tiers, de manière à le faire entrer complètement dans l'association en son lieu et place (article 1861 du Code civil) ; 2° que la mort d'un associé a pour effet de dissoudre la société, et qu'il ne transmet pas à ses héritiers le droit d'en faire partie, que l'interdiction, la faillite ou la déconfiture d'un associé amènent également la rupture (article 1865 du Code civil, alinéas 3 et 4). La considération des personnes joue un rôle prépondérant et celui qui a consenti à former un contrat de société avec des personnes déterminées changerait peut-être d'avis, s'il était obligé de continuer la société primitive avec le cessionnaire ou les héritiers des contractants. Dans la copro-

le même sens : Boistel, *Précis de droit commercial*, no 1172, p. 873.

Alauzet, *Commentaire du code de commerce*, t. IV, nos 1723, p. 131, *in fine*, et 1725, p. 133.

Rouen, 24 novembre 1849 (D. P. 1850, 2, 119).

Trib. com. de Nantes, 26 janvier 1876 (*Revue de jurisprudence commerciale et maritime de Nantes*, 1876, II, 29).

Trib. com. de Nantes, 2 février 1878 (*Revue de jurisprudence commerciale et maritime de Nantes*, 1878, I, 82).

priété des navires, une règle et un usage constants établissent la libre cession des quirats (V. *suprà*) et la faculté pour les héritiers de prendre la place du *de cuius*, sans qu'il soit besoin d'une convention ou d'une entente à cet égard, comme le demande l'article 1868 du Code civil. *L'intuitus personæ*, qui doit présider à tout contrat de société, fait donc absolument défaut dans notre matière; en conséquence, on ne saurait dire qu'il y a société. Pour que cette opinion fût juste, il faudrait prouver que la considération des personnes constitue un élément essentiel du contrat de société et non pas seulement un élément naturel. Cette preuve est impossible à faire. Si la considération des personnes était de l'essence même du contrat de société et non pas seulement de sa nature, on devrait la rencontrer dans toutes les sociétés. Il n'en est rien et, dans la généralité des cas, c'est le contraire qui a lieu.

Dans les sociétés civiles et dans les sociétés commerciales en nom collectif, un associé ne peut, en principe, investir un tiers de son droit, ni le transmettre à ses héritiers. L'article 1868 du Code civil permet de déroger à cette règle et de stipuler, qu'en cas de mort de l'un des associés, la société continuera avec son héritier. La convention sociale peut aussi accorder à chaque associé la faculté de cession de son intérêt et la possibilité de faire entrer le cessionnaire dans la société en ses lieu et place. Ces dérogations exceptionnelles dans les sociétés civiles et dans les sociétés commerciales en

nom collectif deviennent la règle habituelle en ce qui concerne les sociétés par actions. La société en nom collectif et la société en commandite par intérêts conservent, il est vrai, le principe qui domine les sociétés civiles, mais la considération des personnes joue un rôle absolument secondaire dans la société en commandite par actions et dans la société anonyme. Cette différence explique la dénomination sous laquelle certains auteurs les désignent en appelant les premières sociétés de personnes et les secondes sociétés de capitaux.

La copropriété des navires est une société commerciale. Pour distinguer une société civile d'une société commerciale, il faut considérer l'objet de la société, c'est-à-dire, la nature des opérations qu'elle effectue. La copropriété des navires a pour but l'exploitation de la navigation maritime, et l'article 633 du Code de commerce range expressément parmi les actes de commerce les expéditions maritimes.

L'objection soulevée contre la théorie que nous avons soutenue : l'existence d'une société dans la copropriété des navires, objection tirée de la faculté de cession des quirats, est donc dénuée de fondement.

8. A l'appui de leur opinion, les auteurs qui se refusent à voir dans la copropriété des navires une véritable société, ont apporté un autre argument. Aux termes de l'article 1859, alinéa 1, du Code civil, « les « associés sont censés s'être donné réciproquement le

« pouvoir d'administrer l'un pour l'autre. Ce que cha-
« cun fait est valable, même pour la part de ses asso-
« ciés, sans qu'il ait pris leur consentement ». L'article
220 du Code de commerce, qui établit le mode d'admini-
stration de la copropriété des navires, empêche qu'un
quiritaire puisse obliger les autres et réserve ce droit
à la majorité. « En tout ce qui concerne l'intérêt com-
« mun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majo-
« rité est suivi. La majorité se détermine par une por-
« tion d'intérêt dans le navire, excédant la moitié de sa
« valeur. » Une telle dérogation au principe général doit
évidemment faire admettre que l'on ne se trouve pas
en présence d'une société. Il est aisé de répondre à cet
argument. L'article 1859 du Code civil n'établit pas une
règle absolue. Une clause restrictive des pouvoirs des
associés peut être insérée dans la convention sociale, et
l'accord, qui intervient entre les intéressés, peut enlever
à l'un d'eux la faculté d'engager les autres pour la con-
férer à la majorité. Dans les sociétés de commerce (en
commandite, par actions ou anonymes), le rôle de la
majorité est très important. D'après la loi du 24 juillet
1867, la nomination et la révocation des administra-
teurs et des commissaires de surveillance, la réception
des comptes des administrateurs, la fixation des divi-
dendes à distribuer, les modifications à apporter aux
statuts forment l'objet des délibérations des assemblées
générales d'actionnaires. Dans ces assemblées, les dé-
cisions sont prises à la majorité des voix (loi du 24 juil-

let 1867, article 28). On peut dire, en changeant légèrement les termes de l'article 220 du Code de commerce, qu'en tout ce qui concerne l'intérêt commun des actionnaires, l'avis de la majorité est suivi. L'argument invoqué à l'appui de la doctrine, qui dénie à la copropriété des navires le caractère de société, argument fondé sur le fait de la dérogation apportée par l'article 220 du Code de commerce au principe de l'article 1859 du Code civil, doit donc être rejeté.

9. La copropriété des navires étant une société commerciale, constitue-t-elle une personne morale? En principe, les sociétés commerciales jouissent de cette qualité. On ne saurait cependant accorder ce caractère à la copropriété des navires. Dans les sociétés commerciales le fonds social n'est pas indivis entre les associés; il appartient à la société considérée comme un être moral distinct de la personne des associés. Chacun d'eux n'a qu'un droit de créance pour réclamer sa part dans les bénéfices. Dans la copropriété des navires, le bâtiment reste au contraire indivis entre les quirataires. L'existence de plusieurs copropriétaires n'est pas conciliable avec celle d'une personne civile, qui implique un propriétaire unique. Du reste la personnalité juridique suppose certaines formalités de publicité réglées par la loi et aucune formalité spéciale ne se rencontre dans notre matière. Le droit qui appartenait à chaque quirataire d'hypothéquer sa part dans le navire indivis, en toute liberté, sous l'empire de la loi du 10 décembre

1874, et qui lui appartient encore avec l'autorisation de la majorité, depuis la loi du 10 juillet 1885, semble en opposition avec l'idée de l'existence d'une personne morale. De là il résulte notamment que les créanciers porteurs de créances nées à l'occasion de l'exploitation du navire n'ont aucun droit de préférence sur les créanciers personnels des copropriétaires et n'ont pas le droit de se faire payer sur le navire à l'exclusion de ces derniers. Le navire ne constitue pas en effet une propriété distincte, et tous les créanciers doivent concourir. Il est vrai que les créances nées à l'occasion de la navigation sont ordinairement privilégiées (article 191 du Code de commerce), mais c'est en vertu d'une disposition légale et non en raison du caractère de personne morale attribué à la copropriété des navires (1).

10. Après avoir reconnu que la copropriété des navires constitue une véritable société et de plus une société commerciale, après avoir répondu aux objections élevées contre notre système, il reste à nous demander dans quelle catégorie de sociétés il faut la faire rentrer. Notre loi distingue quatre espèces de sociétés commerciales, la société en nom collectif, la société en com-

(1) Les auteurs allemands adoptent une solution semblable. La copropriété des navires n'est pas une personne morale. Si la loi parle de l'*armement collectif* elle n'a pas entendu lui procurer la personnalité, mais c'est une forme de langage, une expression qui résume et sert à désigner l'ensemble des copropriétaires. (Endemann. *Hannbuch des deutschen Handels, See, und Wechselrechts*, 4^e vol., p. 52 et suiv.)

mandite, la société anonyme et les associations en participation (articles 19 et 47 du Code de commerce).

11. Les éléments essentiels de la société en nom collectif sont : 1° l'obligation illimitée de tous les associés ; 2° la solidarité en ce qui concerne les dettes sociales. Nous verrons, dans le cours de cette étude, que l'opinion dominante se prononce en faveur de la solidarité entre les quirataires. L'un des éléments se rencontre dans notre matière. Il n'en est pas de même de l'autre et l'obligation illimitée n'existe pas dans la copropriété des navires. Il est permis à tout intéressé de limiter sa responsabilité. En ayant recours à la faculté d'abandon (article 216 du Code de commerce), il ne sera tenu qu'à concurrence de sa part dans le navire. Cette faveur particulière, accordée par la loi dans l'intérêt du commerce maritime, pour empêcher que nul ne soit exposé à perdre au-delà de ce qu'il a voulu mettre en risque et pour borner la responsabilité des propriétaires du navire à leur fortune de mer ou à leur fortune flottante, en laissant intacte leur fortune terrestre, constitue un obstacle à l'admission de l'existence d'une société en nom collectif entre les quirataires. Les associés en nom collectif sont en effet tenus sur tous leurs biens des dettes et engagements de la société, sans qu'aucune limitation puisse intervenir, sous peine de changer le caractère de la société. Indépendamment de cette considération, la copropriété des navires n'a pas de raison sociale, sous laquelle elle se manifeste, et

l'intuitus personæ en est absent. La libre cession des quirats est en effet permise. Dans la société en nom collectif au contraire, la considération des personnes, *l'intuitus personæ* est un élément prédominant. La conséquence est qu'un associé en nom collectif ne peut pas, au moyen d'une cession, se substituer une autre personne dans la société (article 1861 du Code civil). Les éléments de la société en nom collectif ne se trouvent pas dans la copropriété des navires et par conséquent on ne saurait la regarder comme faisant partie de cette classe de sociétés (1).

12. La faculté d'abandon rendant le copropriétaire obligé seulement jusqu'à concurrence de sa part ou intérêt dans le navire, le fait ressembler à un simple commanditaire ou à un associé anonyme. Devons-nous considérer la copropriété des navires comme une société en commandite ou une société anonyme? Malgré la responsabilité réduite des quirataires, il faut repousser cette théorie. En principe les copropriétaires de navire ont une responsabilité pleine et entière. C'est seulement en invoquant la faculté d'abandon, qu'ils pourront y échapper, ou du moins la restreindre à leur portion d'intérêt dans le navire, et encore faudra-t-il pour cela que les copropriétaires soient tenus à raison d'actes du capitaine, de telle sorte qu'ils sont obligés sans limite sur tous leurs biens, quand ils ont agi eux-mêmes

(1) Consulter dans le sens de l'existence d'une société en nom collectif. Pothier, *Obligations* n° 351 et *Charte-partie*, n° 50.

ou quand ils sont engagés par suite d'actes de l'armateur-gérant (1). De plus, la société en commandite ou la société anonyme ne se présument pas. Elles doivent résulter clairement de l'acte. En l'absence d'indications précises établissant d'une manière certaine et indubitable ces deux sortes de sociétés, on ne saurait reconnaître leur existence (2).

13. D'après une autre opinion, la copropriété des navires serait une association en participation. Cette société a de la participation les caractères suivants. Elle n'est relative qu'à un genre déterminé d'opérations, n'a ni forme obligée, ni mode de preuve nécessaire, point de nom social ou de raison sociale. Elle ne constitue point un corps moral, un être collectif distinct des individus coportionnaires (V. *suprà*).

(1) En Allemagne Walter, *Privat recht*, p. 346. — *Gerber System*, p. 495, n° 2, regardent comme inconciliable avec l'idée de société anonyme ce caractère frappant de la copropriété des navires, à savoir qu'elle n'exclut pas la responsabilité personnelle de chaque membre. (Endemann, *Handbuch des deutschen Handels — See und Wechselrechts*, 4^e vol., p. 52 et suiv.)

(2) Dans le sens de l'existence d'une société en commandite ou d'une société anonyme.

Vincens, t. III, p. 413. — Marseille, 31 août 1832 (J. M. 46. 4, 454).

En sens contraire — Bédarride, t. I, n° 341 et 342. — Alauzet, t. IV, n° 1724. — Demangeat sur Bravard, t. I, p. 471. — Laurin sur Cresp., t. I, p. 339. — Ruben de Couder, *Dictionnaire de droit commun*. v. Armateur, n° 40.

En Allemagne, la plupart des auteurs y voient une association voisine de la société anonyme. Kaltenborn, *Seerecht*, t. I, p. 416; Hillebrand, *Privat recht*, p. 574.

Cette solution est incontestable, pour le cas où il y a un armateur gérant seul porté dans l'acte de francisation, et représentant à lui seul, au regard des tiers, la propriété du navire (Rennes, 4 mars 1880, S. 81, 2, 265).

Lorsque tous les intéressés sont inscrits dans l'acte de francisation, et que, par conséquent, ils sont tous considérés comme propriétaires vis-à-vis des tiers, il n'en est plus ainsi. On n'est plus en présence d'une société occulte, mais d'une société qui se révèle aux tiers par l'acte de francisation. Du reste, la responsabilité solidaire, communément admise entre les quirataires, doit faire exclure l'idée d'une participation. Ces associations n'ont aucune existence à l'égard des tiers. Le créancier envers lequel un participant s'est engagé pour l'affaire commune, n'a d'action directe que contre lui. Contre les autres participants, il n'a que l'action oblique de l'article 1166 du Code civil, qui permet aux créanciers d'exercer tous les droits et actions de leur débiteur, à l'exception de ceux qui sont exclusivement attachés à la personne. La copropriété des navires ne peut donc être rangée au nombre des associations en participation (1).

(1) Dans le sens de la participation :

Marseille 15 janvier et Bordeaux 2 avril 1845. (J. M., 23, 1, 88 et 24, 1, 29).

Caen, 8 juillet 1873, *Rev. de jurispr. comm. et marit. de Nantes*, 1873, II, 153.

Code de com. portugais, art. 494; *Code de com. brésilien*, art. 425.

En Allemagne suivant une décision du Tribunal supérieur de com-

14. Comme conclusion de cette discussion, nous sommes conduits à voir, dans la copropriété des navires, une société d'une espèce particulière, une société *sui generis* (*stat suis regulis*), une société hybride, empruntant ses caractères aux diverses classes de sociétés, ressemblant à chacune d'elles par certains côtés et certains aspects, mais ne pouvant rentrer exactement dans aucune. Il n'y a pas là une association de personnes à cause de la libre cession des quirats. Il n'y a pas non plus une association de capitaux, puisque les copropriétaires peuvent être actionnés personnellement (1).

15. A mesure que nous avancerons dans l'étude de la copropriété des navires, nous reconnaitrons cependant que l'aspect sous lequel elle se présente peut sembler incompatible avec l'idée que nous nous faisons habituellement d'une société.

Toute société doit avoir un fonds social lui permettant de poursuivre le but que les intéressés se sont proposé en contractant et au moyen duquel les associés

merce la copropriété des navires serait une société ayant pour objet le trafic de quelques affaires de commerce, société momentanée ou en participation selon l'expression française. La plupart des auteurs repoussent cette manière de voir. A leur avis la copropriété des navires ne peut être rattachée aux participations ou sociétés momentanées. Elle n'est pas éphémère, mais se propose une branche durable d'exploitation. — Endemann, *Handbuch des deutschen Handels...*

(1) En ce sens : MM. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 298. — De Valroger, *Droit marit.*, t. I, n° 302, p. 355. — Desjardins, *Droit com. marit.*, t. II, n° 321, p. 148.

exerceront leur activité. Dans la pratique, et faisant partie intégrante du fonds social proprement dit, existe ordinairement un fonds de roulement d'une importance variable destiné à faciliter le fonctionnement de la société, à parer aux dépenses de diverse nature nécessitées par les opérations sociales et à empêcher qu'à chaque instant des sommes ne soient réclamées aux associés pour leur contribution en cas de pertes imprévues. Une société commerciale se livrant, par exemple, à l'industrie textile aura, à côté de ses établissements et de ses machines, une certaine somme en caisse, un crédit ouvert chez un banquier, qui constitueront son fonds de roulement. Dans la copropriété des navires ce fonds de roulement manque ordinairement.

16. L'absence de fonds de roulement pourra être préjudiciable au bon fonctionnement, à la marche normale de la société. Le navire peut être hypothéqué presque à sa valeur et les quiritaires ne peuvent se procurer les sommes dont ils ont besoin par la voie de l'hypothèque, ou, bien que le navire ne soit pas hypothéqué, la majorité, dont les décisions sont en principe souveraines, comme nous le verrons dans le chapitre suivant, ne veut pas recourir à ce moyen qui peut être onéreux pour la copropriété, l'hypothèque comportant un intérêt relativement élevé au profit du prêteur, mais la majorité décide qu'un appel de fonds sera fait aux intéressés pour parer aux dépenses nécessaires. Cette mesure pourra être très préjudiciable à certains

quirataires en venant les frapper inopinément. Quelques-uns d'entre eux peuvent ne plus avoir de ressources disponibles. La demande qui leur est adressée peut venir les atteindre à un moment où ils se trouvent déjà dans un état de gêne pour leurs propres affaires et précipiter une faillite qui les menace. Si quelques copropriétaires ne répondent pas à l'appel qui leur est fait, la charge de la dépense va tomber uniquement sur les autres. Il est vrai que la majorité ou l'armateur gérant auraient le droit d'hypothéquer et même au besoin de faire vendre les quirats de ceux qui refuseraient d'acquitter leur part de la dépense commune (1), mais ces mesures lèsent les intérêts des quirataires. L'hypothèque les oblige à payer un intérêt au créancier. La vente de leur part les prive d'une source de revenus sur laquelle ils étaient en droit de compter.

L'absence de sommes disponibles dans la caisse de la copropriété et, comme conséquence, l'obligation de réclamer à chaque quirataire une contribution personnelle à différentes époques seront la source de lenteurs nuisibles à la marche de l'exploitation. Un fret avanta-

(1) Ce droit de faire vendre les quirats peut sembler exorbitant. Il faut cependant remarquer qu'un droit analogue existe dans les sociétés anonymes. Il est habituellement stipulé dans les statuts, qu'en cas de défaut de versement la société aura le droit de faire vendre les actions non libérées. En l'absence d'une clause expresse la société peut obtenir de la justice l'autorisation d'agir ainsi. Ce n'est qu'une application de l'article 1184 du Code civil. Un associé n'exécutant pas ses engagements, la société réclame la résolution du contrat.

geux pourra, en raison de cette situation, échapper aux intéressés. Supposons, en effet, que le navire ait besoin de réparations urgentes et qu'à cause du manque d'argent elles soient forcément différées. Le cours des frets peut, dans l'intervalle, atteindre un taux très élevé et le navire étant incapable de prendre la mer, ne bénéficiera point de cette circonstance heureuse. Lorsqu'il sera prêt à mettre à la voile, les cours des frets auront pu varier et ne plus être rémunérateurs. L'occasion sera passée, les copropriétaires n'en auront pas tiré parti et auront ainsi perdu le gain dont ils auraient pu profiter.

La convention des parties peut remédier à ces inconvénients. Il peut être stipulé qu'une retenue sera opérée sur les bénéfices pour faire face aux dépenses imprévues, ou bien, que, dès le début de l'entreprise, un fonds de roulement sera formé au moyen de l'apport, par chaque quirataire, d'une certaine somme dont le montant sera établi en proportion du chiffre des quirats qui lui appartiennent. L'apport pourra être fixé, par exemple, à 1,000 francs par quirat.

Même en l'absence de pareilles conventions, le défaut de fonds de roulement produirait ici des effets moins funestes que dans beaucoup d'autres sociétés. Ce qui est à redouter, c'est qu'après une période prospère, où les sociétés ont réalisé des bénéfices plus ou moins importants, ne survienne une période de décadence. Les associés, comptant sur la continuation de la prospérité

et sur des bénéfices éventuels, ont pu ne rien mettre de côté, en prévision d'une crise, sur les produits par eux recueillis et l'appel de fonds qui leur est adressé peut venir les atteindre à un moment où ils n'ont plus de ressources disponibles. En matière de copropriété des navires, les appels de fonds seront peu fréquents en raison même de la nature de l'entreprise. Un navire est absent durant de longs mois de son port d'attache. Depuis le jour de son départ jusqu'à celui de son retour, son voyage se compose d'une série de traversées successives. Un appel de fonds aura pu être fait pour le mettre en état de prendre la mer, mais le fret afférent à la première traversée et versé aux mains du capitaine suffira pour acquitter les dépenses nécessitées par la préparation de la seconde. Supposons, par exemple, un navire partant de Nantes ou de Bordeaux pour se rendre à New-York. Là, il trouve un chargement pour Buenos-Ayres et, dans cette dernière ville, une cargaison pour Java, d'où enfin, il charge définitivement pour revenir à Nantes ou à Bordeaux. Son voyage comprend les diverses traversées qu'il a effectuées depuis son départ de France jusqu'à son retour. Le fret que le capitaine aura touché pour le transport des marchandises de Nantes ou de Bordeaux à New-York, lui aura permis de faire face aux dépenses nécessitées par la traversée suivante de New-York à Buenos-Ayres et ainsi de suite. Les divers frets perçus seront, du reste, dans la généralité des cas, plus que suffisants, et, au retour, il remet-

tra aux quirataires les bénéfices par lui recueillis. Si, au lieu d'un navire naviguant à fret, on envisage la condition d'un navire spéculant, l'hypothèse de copropriétaires achetant des marchandises et les chargeant sur leur propre navire dans l'espérance de les revendre dans un autre port, la situation sera semblable. Il est certain qu'avant le départ du navire, un appel de fonds sera nécessaire pour lui permettre de prendre la mer et pour servir à l'acquisition de la cargaison, mais la somme d'argent réalisée par la vente du chargement dans le port à destination duquel le bâtiment était parti, servira à l'achat de nouvelles marchandises et ainsi de suite durant les traversées successives, jusqu'à l'achèvement du voyage. La masse des bénéfices produits sera ensuite remise aux copropriétaires. En résumé, on peut dire qu'une fois parti du port d'attache, le navire peut se suffire à lui-même, et qu'à moins d'événements et de désastres imprévus, de nouveaux appels de fonds ne seront pas nécessaires. Les appels de fonds pourraient être considérés comme des apports complémentaires d'une quotité indéterminée, variable selon les circonstances et non prévus au moment du contrat, mais aucune disposition de nos lois ne prohibe de pareils apports. Même dans la pratique, l'inconvénient signalé et résultant du défaut de fonds de roulement, disparaît donc à peu près complètement.

17. L'absence d'un fonds de roulement peut-elle néanmoins empêcher de considérer la copropriété des

navires comme une société ? Nous ne le croyons pas. La constitution d'un fonds de roulement n'est pas un élément essentiel du contrat de société, mais en serait tout au plus un élément naturel ou même accidentel, pouvant se trouver dans certaines sociétés, mais n'existant pas dans d'autres. Si nous examinons la condition des grandes sociétés et particulièrement celle des sociétés en commandite par actions, ou celle des sociétés anonymes, qui disposent de capitaux considérables, il est certain que nous y rencontrerons un fonds de roulement. Outre ce fonds de roulement composé par le capital social, l'article 36 de la loi du 24 juillet 1867 prescrit pour les sociétés anonymes la formation d'un fonds de réserve obtenu par un prélèvement d'un vingtième au moins sur les bénéfices, prélèvement cessant lorsque le fonds de réserve a atteint le dixième du capital social, car alors il est jugé suffisant. D'autres sociétés au contraire n'ont pas de fonds de roulement, ou du moins ne sont munies que d'un fonds de roulement insignifiant pour ne pas dire nul. Certaines sociétés d'ouvriers en sont dépourvues. Divers artisans se réunissent pour se livrer à un travail quelconque, mettent en commun leurs efforts collectifs en vue de partager les bénéfices qui pourront en résulter. En dehors de leurs outils, de leurs instruments de travail, ils n'auront aucun capital ou bien ils n'auront qu'un capital infime, et cependant on ne saurait refuser à leur association le caractère de société véritable. Ce sera une société à l'état rudimentaire, à l'état

embryonnaire, mais ce sera néanmoins une société. Si l'on considère cette association d'ouvriers comme étant revêtue de la qualité de société véritable, pourquoi n'accorderait-on pas ce titre à la copropriété des navires ? Les copropriétaires des navires seront du reste dans une situation préférable à celle des ouvriers dont nous parlons, pour parvenir à la constitution du fonds de roulement et pour trouver du crédit. Le plus souvent les ouvriers exercent leur commerce dans un local qu'il ont loué et, pour se procurer du crédit, ne peuvent offrir aucune garantie à un prêteur. Les copropriétaires de navires ont de grandes facilités pour se procurer les sommes qui leur sont nécessaires. Le navire est habituellement d'une grande valeur. Depuis l'institution de l'hypothèque maritime ils peuvent l'hypothéquer et l'affecter à titre de garantie du prêt qui leur aurait été consenti.

D'ailleurs c'est seulement au début de la copropriété des navires, dans sa période d'enfance, que se manifesterait ordinairement l'absence du fonds de roulement, mais après un certain exercice, après quelques voyages, grâce aux bénéfices qu'ils auront produits et aux frets qui auront été touchés à leur occasion, les copropriétaires auront la possibilité de constituer le fonds de roulement, qui leur manquait tout d'abord. Au lieu de distribuer les profits des premières opérations et des premières expéditions, ils n'auront qu'à les mettre de côté, soit en totalité, soit en partie, en pratiquant un

prélèvement analogue à celui que nous signalions plus haut en parlant des sociétés anonymes, prélèvement destiné à former un fonds de réserve, afin de faciliter le fonctionnement ultérieur de la société et de parer aux dépenses extraordinaires qui pourraient surgir. Bien que la loi n'ait point statué à cet égard, une administration prévoyante commande d'agir ainsi, et c'est ce qui se passera habituellement. Outre leur part de copropriété dans le navire, les quirataires peuvent aussi constituer, dès le début de l'entreprise, un fonds de roulement en apportant chacun une somme dont l'importance varie en raison du chiffre de leurs quirats.

Nous pouvons donc conclure, que l'absence de fonds de roulement ne saurait enlever à la copropriété des navires le caractère de société que nous lui avons reconnu.

18. Examinons maintenant une disposition gouvernant la copropriété des navires, disposition qui peut sembler incompatible avec les principes des sociétés.

Nous verrons, au cours de cette étude, que la licitation du navire, et, par conséquent, la dissolution de la copropriété, ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire (article 220 du Code de commerce, alinéa 3).

N'y a-t-il pas, dans cet article, une disposition contraire aux règles habituelles et aux principes fondamentaux des sociétés ? Un quirataire aura parfois le plus

grand intérêt à sortir de la société. Sa position dans la copropriété peut être dangereuse et précaire. La copropriété des navires se trouve dans une période de décadence et il va être forcé, comme nous le verrons dans le chapitre suivant, d'obéir aux avis et aux décisions d'une majorité souvent imprudente, dont les actes conduiront la société à sa ruine. Il est engagé par les délibérations de la majorité et l'armateur gérant ou le capitaine auront le droit, au cas où il refuserait de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition, d'emprunter hypothécairement pour son compte sur sa part dans le navire et au besoin de la faire vendre. Si l'armateur gérant dirige mal l'administration qui lui est confiée, ce quirataire peut être tenu sur tous ses biens en vertu d'une responsabilité solidaire. L'abandon, en effet, n'est pas permis pour s'exonérer de la responsabilité des actes de l'armateur gérant. Une pareille situation peut sembler onéreuse à un copropriétaire et il peut désirer s'affranchir des liens de cette société.

Si l'on interprétait l'article 220 dans un sens absolu et si l'on admettait qu'un associé dont l'intérêt serait inférieur à la valeur totale du navire serait obligé de demeurer malgré lui en société et ne pourrait trouver aucun moyen d'en sortir, cette disposition serait en opposition manifeste avec les règles et les principes qui régissent la matière des sociétés et qui veulent qu'aucun engagement d'une durée indéfinie et illimitée ne puisse être contracté comme contraire à la liberté individuelle

et qu'aucun associé ne puisse rester prisonnier de sa part.

Telle n'est pas la portée de l'article 220 du Code de commerce (alinéa 3). Pour bien comprendre sa signification il faut se reporter aux règles admises pour la dissolution des sociétés.

On doit distinguer à ce point de vue les sociétés à durée illimitée et les sociétés à durée limitée. Les premières sont soumises à une dissolution facultative à la volonté d'un associé, par la volonté qu'il exprime de ne plus être en société (articles 1865, alinéa 5 et 1869 du Code civil). Ces sociétés présentent des inconvénients inhérents à la perpétuité du lien social. La loi repousse les engagements de durée indéfinie et accorde à chaque associé la faculté de les faire dissoudre. Ce droit de dissolution est susceptible de produire des conséquences fâcheuses pour le développement des sociétés. Pour remédier à cet inconvénient on décide ordinairement que lorsqu'un moyen de sortir de la société autre que la dissolution facultative est fourni à l'associé, il ne saurait se prévaloir de la disposition de l'article 1869 du Code civil. Ce principe domine dans les sociétés par actions. MM. Aubry et Rau s'expriment en ces termes. « L'acte social, qui donne à chacun
« des associés le moyen de s'affranchir des liens de
« l'association en le laissant libre de céder sa part d'in-
« térêt, n'est pas sujet comme société de durée illimitée
« à la dissolution *ad nutum* autorisée par l'article 1869

« du Code civil (1) ». Chaque associé pouvant, par la transmission de son titre, se mettre hors de la société, il n'y a plus lieu de lui accorder la dissolution facultative. Cette solution offre l'avantage de maintenir la société, d'assurer sa durée, condition essentielle de son développement et de ses progrès et d'un autre côté elle permet à chaque associé de se dégager des liens sociaux, d'échapper à leur perpétuité et de recouvrer sa liberté individuelle. En un mot elle donne satisfaction à l'intérêt général sans blesser l'intérêt individuel.

Il faut toutefois, pour qu'il en soit ainsi, que la cession des actions soit libre. Si elle était soumise à des conditions ou des restrictions il faudrait revenir au droit commun et à la dissolution facultative autorisée par l'article 1869 du Code civil.

Il y a lieu de faire application de ces principes à la copropriété des navires. Les quirats ont une grande analogie avec les actions et notre législation admet la libre cession des parts d'intérêt dans un navire. On peut cependant objecter que l'assimilation entre les quirats et les actions n'est pas complète. Les quirats sont des parts d'intérêt moins facilement transmissibles que des actions. Le mode de division du capital social en actions se prête mieux en fait et en droit qu'une part d'intérêt social non représentée par un titre de ce genre, à une facile transmission de leurs droits par les associés.

(1) Aubry et Rau, t. III. § 385, p. 414.

Dans la pratique les actions sont négociables à la Bourse, ce qui en facilite la vente. Il n'existe aucune institution semblable pour les parts de propriété dans un navire. Il y a une Bourse pour les actions et les valeurs financières, il n'y en a pas pour les quirats. Quoique moins aisément transmissible en fait qu'une action, la part d'un quirataire est cependant librement transmissible en droit dans la généralité des cas. C'est à cette liberté de transmission de l'intérêt d'un associé qu'il faut s'attacher pour en induire qu'à raison de la cessibilité pure et simple de cet intérêt, tous ont par là même un moyen d'échapper à la perpétuité du lien social et conclure en conséquence que l'article 1869 du Code civil cesse de s'appliquer. Si la liberté d'aliénation des quirats était soumise à certaines restrictions, à diverses conditions, il y aurait lieu de revenir au droit commun et à la dissolution facultative autorisée par l'article 1869 du Code civil, comme nous l'avons dit plus haut à propos des actions.

Dans la pratique, cette liberté de cession des quirats pourra bien être illusoire. Fréquemment, aucun acquéreur ne se présentera pour acheter la part de celui qui désire quitter la copropriété, surtout si elle est dans une situation pénible et difficile, traverse une période de crise, se trouve menacée d'une ruine probable, ou bien si l'acquéreur éventuel devait être en rapport avec des gens avec lesquels il est difficile de s'entendre. Le même phénomène peut se produire dans les sociétés par ac-

lions. Les actions d'une société, parfois, ne rencontrent pas de preneurs, et cependant ces sociétés ne sont pas soumises à la dissolution facultative à la volonté d'un associé, établie par l'article 1869 du Code civil. Il importe peu, qu'en fait, la cession des actions ou des quirs soit difficile à réaliser, il suffit qu'elle existe en droit, qu'elle soit librement accordée, pour que l'on soit autorisé à repousser l'application de l'article 1869 du Code civil.

Si les sociétés à durée illimitée peuvent être dissoutes par la volonté que manifeste l'un des associés de ne plus être en société, la condition des sociétés à durée limitée est complètement différente. Les sociétés à durée limitée ou à terme sont celles qui, de plein droit, finiront à une époque plus ou moins prochaine déterminée par la convention ou fixée par la nature de l'entreprise sociale. En principe, aucun associé ne saurait réclamer la dissolution de la société avant le terme auquel elle doit normalement expirer. Cependant cette faculté lui est accordée lorsqu'il fonde sa demande sur des motifs graves. Dans ce cas il aura la possibilité de s'adresser à la justice pour qu'elle prononce la dissolution de la société. Ce sera alors une dissolution judiciaire (article 1871 du Code civil). La dissolution judiciaire n'est pas spéciale aux sociétés à terme. Elle peut être invoquée dans les sociétés à durée illimitée. Dans ces dernières, les associés ont donc un double moyen à leur disposition, la dissolution facultative de l'article

1869 du Code civil et la dissolution judiciaire de l'article 1871 du même Code. Dans les sociétés à terme, au contraire, la dissolution judiciaire est seule autorisée.

Ces explications nous permettent de comprendre la portée de la disposition du troisième alinéa de l'article 220 du Code de commerce. Le but de cette disposition a été d'empêcher que l'intérêt général, que l'intérêt commun ne fût sacrifié au caprice et à la volonté d'un seul, ce qui serait arrivé au cas où l'on aurait accordé à un quirataire la faculté de se prévaloir de l'art. 1869 du Code civil et d'amener la dissolution de la copropriété par sa renonciation faite sans invoquer de motifs à l'appui de sa détermination, alors surtout que la libre cession des quirs lui fournissait le moyen de sortir de la société. La disposition de l'article 220 du Code de commerce a laissé intact le droit de dissolution judiciaire appartenant à chaque intéressé et ils auront la possibilité de réclamer la dissolution en alléguant, à l'appui de leur demande, de justes causes, en se fondant, par exemple, sur les difficultés existant entre eux, sur la discorde régnant au sein de la copropriété, sur leur incompatibilité d'humeur, si elle compromet la prospérité de la société.

20. Comme nous le voyons, les incompatibilités de la copropriété des navires avec les principes fondamentaux et les règles habituelles des sociétés sont donc plus apparentes que réelles. Nous devons donc recon-

naître et attribuer à la copropriété des navires le caractère d'une société véritable. Toutefois en raison des règles spéciales qui la gouvernent, nous sommes amenés à la considérer comme une société *sui generis*, ayant ses règles propres.

21. La plupart des législations étrangères considèrent la copropriété des navires comme une société. L'article 589 du Code de commerce espagnol est ainsi conçu : « Si deux ou plusieurs personnes participent à la propriété d'un navire marchand, on présumera que ces propriétaires constituent une *société* ». L'article 19 du Code finlandais n'est pas moins affirmatif : « Si plusieurs personnes s'associent pour équiper un navire, elles devront exactement rédiger par écrit toutes les stipulations convenues sur la mise de chacun et sa part dans les bénéfices, sur le but et l'administration de la *société* ». Selon l'article 320 du Code de commerce hollandais : « Si deux ou plusieurs personnes ayant des droits de propriété sur le même navire en font usage en commun, il se forme une *association*.... » Aux termes de l'article 876 du Code de commerce argentin : « Lorsque les copropriétaires font usage en commun du navire, cette *société* est soumise aux règles générales établies pour les sociétés ». « Quand un navire est possédé par plusieurs copropriétaires qui l'exploitent en commun, dit l'article 485 du Code brésilien, cette *société en participation maritime* est soumise aux règles particulières du droit maritime ». En

Allemagne, en Italie, en Suède et en Norwège, les copropriétaires sont également regardés comme des associés (1).

Le Code de commerce chilien, au contraire, attribue formellement aux copropriétaires la qualité de communistes. L'article 849 de ce Code dispose en effet que : « la copropriété du navire ne constitue pas une *société*, « mais une *communauté d'intérêts* ».

Les jurisconsultes anglais discutent au sujet du caractère de la copropriété des navires. Lord Hardwicke et Abbott assimilent les copropriétaires, *part-owners*, à des associés, *partners*. Le navire est le fonds social. Lord Hardwicke s'exprime ainsi : « It must be admitted
« the ship may be the subject of *partnership* as well
« as anything else, the use and earnings thereof being
« the proper subject of trade, and the letting a ship to
« freight as much a trade as any other Then it appears
« plainly to be a *partnership* among them, and the ship

(1) Code de commerce allemand, art. 456 et suiv.

Art. 456 : « Quand plusieurs personnes emploient au commerce maritime, dans un intérêt commun, un navire dont elles sont copropriétaires, il y a armement collectif (Rhederei).

Code de commerce italien, art. 495 et suiv.

M. Borsari, dans son Commentaire du code italien, répute les copropriétaires communistes plutôt qu'associés. Cette opinion ne saurait prévaloir contre celle de la majorité des auteurs, l'esprit général du code et l'article 33 de la loi italienne du 24 mai 1877 : « Celui qui, « après avoir commandé la construction d'un navire, voudra prendre « des associés, devra déclarer à l'officier de port les nouveaux participants. » (V. Desjardins, t. II, n° 271, p. 56).

« itself to be part of the subject thereof which was
 « to be let to freight to the Company, it being thei me-
 « thod of trading. The foundation of this partnership
 « stock is the ship itself, which must be employed,
 « and the earnings and profits to arise ». « On doit
 « admettre que le navire peut être l'objet d'une société
 « aussi bien que toute autre chose, l'usage que l'on en
 « fait et les bénéfices qui en résultent étant l'objet
 « propre du commerce et le louage d'un navire moyen-
 « nant un fret, un commerce comme une autre. Il ap-
 « paraît alors clairement qu'une société existe entre
 « eux (les copropriétaires) et que le navire lui-même
 « est un élément de l'objet de la société, qui était de le
 « fréter à une compagnie, ce qui est la méthode de
 « commerce des copropriétaires. Le fondement du fonds
 « social est le navire lui-même, qui doit être employé
 « et les bénéfices et les profits à percevoir à raison de
 « cet emploi ». La jurisprudence a cessé de sanction-
 ner cette manière de voir. Suivant Maclachlan et Smith,
 la communauté est la règle, l'état de *partnership* l'ex-
 ception (1).

Aux États-Unis, la question est l'objet d'une vive
 controverse. L'opinion dominante est que les *part-ow-*

(1) David Maclachlan, *A treatise on the law of merchant shipping* 90 et 91.

Smith's Mercantile Law, p. 192 : « *Although their connection resembles that of partners, yet it is clearly not a partnership.* »
 « Bien que le lien qui les unisse ressemble à celui des associés, il est cependant certain qu'il n'y a pas là une société. »

ners ne sont pas des associés. Quand on prétend qu'il existe une société il faut le démontrer. D'autres auteurs pensent que les copropriétaires sont assimilables aux associés (*analogous to partners*) (1). Les plus hautes juridictions de l'Amérique septentrionale semblent avoir cette dernière opinion (États de New-York, Kentucky, Massachussetts).

22. Comme nous venons de le voir d'après cette revue des diverses législations la plupart des nations maritimes ont consacré, dans leurs Codes, le principe de l'existence d'une société en matière de copropriété des navires. L'Angleterre, les États-Unis et le Chili font exception. Aux États-Unis cependant, la jurisprudence a une tendance marquée à considérer les copropriétaires comme des associés. Il serait désirable qu'à la suite d'une entente internationale, une règle uniforme fût adoptée par les différents peuples. On éviterait ainsi les conflits de lois et les difficultés qui en naissent fatalement, difficultés toujours préjudiciables aux relations et aux transactions commerciales.

(1) Chancellor Kent qui reproduit la théorie de Lord Hardwicke (V. Maclachlan, *op. cit.*, p. 102.

CHAPITRE II

ADMINISTRATION DE LA COPROPRIÉTÉ DES NAVIRES.

ARMATEUR-GÉRANT.

SECTION I

ADMINISTRATION DE LA COPROPRIÉTÉ PAR LES QUIRATAIRES

EUX-MÊMES.

23. Aucune difficulté ne peut s'élever si le pacte social a expressément prévu le mode de l'administration, ou si les copropriétaires ont constitué un armateur-gérant pour les représenter. Nous examinerons plus tard cette dernière hypothèse. Étudions tout d'abord le cas où le pacte social est demeuré muet, et n'a réglementé en aucune façon les conditions de l'administration. Dans la pratique ce sera très rare ; presque toujours les intéressés auront établi d'une manière claire et précise la façon dont sera régie la copropriété du navire, dans lequel ils ont une part plus ou moins importante. Les intéressés ont évidemment le droit d'agir ainsi. Nous sommes dans une matière d'ordre purement privé et la loi ne fait que suppléer au silence des parties. Dans les so-

ciétés ordinaires, à défaut de stipulations spéciales sur le mode d'administration, les associés sont censés s'être donné réciproquement le pouvoir d'administrer l'un pour l'autre. Ce que chacun fait est valable même pour la part de ses associés, sans qu'il ait pris leur consentement, sauf le droit qu'ont ces derniers ou l'un d'eux de s'opposer à l'opération avant qu'elle soit conclue (Article 1859 du Code civil, alinéa 1). En conséquence, on peut dire que pour avoir la certitude complète qu'une opération sera entièrement conclue, l'unanimité est nécessaire. Ce qui est de l'intérêt de tous doit se faire du consentement de tous. Il y a lieu d'appliquer l'adage romain : *In pari causa melior est causa prohibentis*. Dans les sociétés de commerce, la règle commune a dû fléchir devant les besoins, l'usage et la force des choses. Les affaires commerciales exigent une grande célérité, une décision rapide. Il fallait éviter que par caprice ou pour des raisons peu fondées, pour des motifs peu sérieux, un associé pût venir entraver et empêcher la conclusion d'une opération souvent avantageuse pour la société. La majorité des intéressés décidera et la minorité devra se soumettre à la résolution qu'elle aura adoptée. Pour les sociétés par actions, la loi s'est formellement expliquée à cet égard (Loi du 24 juillet 1867, articles 4 et 28). En ce qui concerne la copropriété des navires, l'article 220 du Code de commerce contient une disposition semblable : « En tout ce qui
« concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un na-

« vire, l'avis de la majorité est suivi. La majorité se dé-
 « termine par une portion d'intérêt dans le navire ex-
 « cédant la moitié de sa valeur. » En édictant l'article
 220 du Code de commerce, le législateur a préféré l'in-
 térêt commun à l'intérêt individuel. Il a voulu que la
 mauvaise volonté d'un quirataire ne pût venir mettre
 obstacle aux mesures les plus utiles en faveur des expé-
 ditions maritimes. Si les besoins du commerce justi-
 fiaient cette dérogation au droit commun dans les so-
 ciétés commerciales ordinaires, l'intérêt supérieur de la
 navigation, pour ainsi dire d'ordre public, l'exigeait ici
 impérieusement. La majorité requise par l'article 220
 du Code de commerce est d'une nature particulière.
 Elle se calcule non d'après le nombre des intéressés,
 mais d'après celui des quirats (1). Elle se pèse plutôt
 qu'elle ne se compte, d'où il résulte qu'un propriétaire
 unique de 13 quirats pourra lier les onze autres, qui
 posséderaient chacun un seul quirat. Le législateur a
 pensé que celui qui avait la plus large part dans la co-
 propriété du navire était le plus intéressé au succès de
 l'entreprise et à la réussite heureuse des opérations
 maritimes, et qu'il s'efforcera de choisir les moyens
 les plus efficaces pour les mener à bonne fin (2). Cette

(1) « *Majorem esse partem pro modo debiti, non pro numero personarum placuit.* » L. 8 Dig., *De pactis*.

(2) Le Code de commerce chilien, tout en reconnaissant les pouvoirs de la majorité constituée par la réunion d'un nombre de parts de propriété dans le navire formant plus de la moitié de sa valeur, éta-

solution peut sembler rigoureuse, elle est cependant tempérée par le droit qui appartient à tout copropriétaire d'aliéner librement sa part dans le navire.

24. La disposition de l'article 220 du Code de commerce a été empruntée à la célèbre ordonnance sur la marine de 1681. L'article 5 du Titre VIII du Livre II de cette ordonnance était ainsi conçu : « En tout ce qui
« concerne l'intérêt commun des propriétaires, l'avis
« du plus grand nombre sera suivi, et sera réputé le
« plus grand nombre, celui des intéressés, qui auront
« la plus grande part dans le vaisseau. » Cette règle des pouvoirs de la majorité a du reste été connue et pratiquée de très bonne heure, et dans la plupart des pays maritimes. Le recès hanséatique de 1594, les statuts de Hambourg et de Lubeck, l'ordonnance de Rotterdam, l'ancien droit maritime de Gênes, le Consulat de la mer, et le code suédois de Charles XI contenaient des dispositions formelles en ce sens. Stypmanus, résument au XVII^e siècle, les usages de l'Europe septentrionale, pensait que : « l'avis de ceux qui ont la plus grande part devait prévaloir. »

De nos jours, presque tous les Codes étrangers re-

blit une restriction : « pourvu que cette réunion ne se réalise pas dans la personne d'un seul participant » (article 882, 2^e alinéa, *in fine*).

L'article 877 du Code de commerce argentin prend soin de dire au contraire que « l'avis de la majorité en intérêts l'emporte sur celui de
« la minorité en intérêts, lors même que cette dernière est représentée
« par le plus grand nombre des associés, tandis que la majorité en
« intérêts est représentée par un seul associé. »

connaissent les pouvoirs de la majorité en intérêt. L'article 458 du Code de commerce allemand énonce que : « les décisions sont prises à la majorité des voix. La majorité est acquise à une décision, lorsque la personne ou les personnes qui l'ont adoptée sont propriétaires ensemble de plus de la moitié du navire. » Suivant l'article 495 du Code de commerce italien, « en tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité oblige la minorité. La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur ». L'article 589 du Code de commerce espagnol dispose que : « cette société sera régie par les décisions de la majorité des associés (1) ».

A défaut d'armateur gérant (ship's husband), la loi anglaise ne vient pas dénouer la difficulté au cas de désaccord. Elle ne s'occupe pas de l'administration des biens indivis. Les législateurs anglais ont pensé que le meilleur moyen d'obliger les copropriétaires à s'enten-

(1) Dans le même sens :

Loi belge du 21 août 1879, art. 41.

Code de commerce roumain, art. 505.

Code maritime de Finlande, art. 20 et 21.

Code de commerce hollandais, art. 320.

Code maritime suédois de 1894, art. 42.

Code maritime danois de 1892, art. 42.

Code de commerce chilien, art. 856.

Code de commerce argentin, art. 877.

Code de commerce égyptien, art. 34.

Code de commerce mexicain, art. 658.

dre à ce sujet était de les exposer aux difficultés amenées par la perte ou la détérioration de la chose commune par suite du défaut d'accord. Maclachlan (*A treatise on the law of merchant shipping*, p. 92) s'exprime ainsi : « To regulate their enjoyment in case of difference is a task, which the law of England, not without wisdom in general declines, leaving them to the hard consequences of dissension, as being in the end likely to lead to a mutual consent and to their common benefit ». « Régler leur mode de jouissance en cas de désaccord est un devoir que la loi anglaise décline ordinairement, avec raison, les laissant exposés aux pénibles conséquences du désaccord, ce qui, en fin de compte les conduira à une entente mutuelle conclue amiablement pour leur intérêt commun ».

27. D'après l'article 220 du Code de commerce, l'avis de la majorité doit être suivi en tout ce qui concerne l'intérêt commun. Pour que la majorité puisse faire la loi à la minorité, la réunion de deux conditions est absolument nécessaire. Il faut tout d'abord qu'il y ait une véritable majorité et qu'il s'agisse ensuite d'un acte d'intérêt commun.

28. Quand se trouvera-t-on en présence d'une véritable majorité ? Le Code s'est contenté de nous dire qu'elle se déterminait par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur. La loi est demeurée muette sur la question de savoir, si la décision prise par la majorité supposait une délibération préalable.

ble, sur la manière dont les votes seraient émis et enfin sur la résolution à adopter au cas où il y aurait un partage d'avis. Ce laconisme du Code soulève un certain nombre de difficultés que nous devons examiner.

29. On s'est demandé si les termes de l'article 220 du Code de commerce : « la majorité se détermine », impliquaient la nécessité d'une délibération préalable.

Certains auteurs ont prétendu que la majorité n'était pas forcée de convoquer la minorité, et qu'une délibération n'était pas obligatoire. Juridiquement et grammaticalement les mots « l'avis de la majorité » n'auraient d'autre sens que l'opinion de la majorité (1). Nous ne saurions accepter cette théorie. Elle aboutirait à sacrifier d'une façon complète et absolue les droits de la minorité, qui pourrait être condamnée sans avoir été entendue. Au cas où plus de la moitié du navire serait possédée par un seul intéressé, les autres seraient entièrement à sa discrétion. Ce que la majorité décide engage la minorité, il est équitable de lui permettre tout au moins d'élever la voix, avant que la résolution ne soit adoptée. D'un autre côté, grâce à une discussion, les sentiments se modifient. La majorité éclairée par des observations présentées au cours des débats, peut se ranger à une opinion différente de celle pour laquelle elle luttait précédemment, et cela pour le plus grand

(1) V. notamment Victor Jacobs, *Droit maritime belge*. — Commentaire de la loi du 24 août 1879 (dont l'article 41 reproduit la disposition de l'article 220 de notre Code de commerce), p. 427.

avantage des copropriétaires. Ces considérations nous amènent à nous prononcer en faveur de la nécessité d'une délibération préalable (1). En cas d'urgence, il nous semble cependant que l'on pourrait se dispenser de cette formalité.

30. Le Code n'ayant pas statué sur la question d'une délibération, par une conséquence directe, ne pouvait s'exprimer sur la façon dont les votes seraient émis. Dans le silence des textes, la plus grande latitude doit être accordée aux intéressés. Il y aurait lieu d'admettre même le vote par correspondance (2). On ne saurait appliquer, par extension, les règles des sociétés par actions, dans lesquelles il n'est tenu compte que des votes émis dans l'assemblée même des actionnaires. La copropriété des navires est une société *sui generis* gouvernée par des dispositions spéciales et échappant à la réglementation des sociétés ordinaires.

31. Si aucune majorité ne s'est formée, si les avis se

(1) Dans le même sens :

Desjardins. t. II, n° 324, *op. cit.*

Laurin sur Cresp, t. I, p. 352, note, *op. cit.*

De Valroger, n° 305, *op. cit.*

Caën, 9 décembre 1861, S. 62, 2, 264.

(2) Les auteurs allemands pensent qu'il n'est pas utile de provoquer une assemblée ou d'expédier une circulaire pour recueillir des votes écrits (pratique usitée dans le Mecklembourg). Il suffit que sous une forme quelconque l'accord intervienne entre un nombre suffisant de propriétaires ayant plus de la moitié de la valeur du navire. Endemann *Handbuch des deutschen Handels, See, und Wechselrechts*.

sont partagés, comme il n'y a pas, dans notre matière, de voix prépondérante, que faudra-t-il décider (1) ? Nos anciens auteurs distinguaient deux hypothèses. Nous suivrons leur méthode.

I. *Le propriétaire ou les propriétaires de douze quirats veulent entreprendre telle ou telle navigation et le propriétaire ou les propriétaires des douze autres quirats veulent laisser le navire sans aucune sorte de navigation.* Les anciens auteurs soutenaient que l'avis favorable à la navigation devait l'emporter, sauf à discuter ensuite le projet de navigation lui-même (2), *Navis enim ad hoc paratur ut naviget* (L. 12. § 1 Dig. de usuf. et quemad). L'article 59 de la Hanse teutonique disposait également que : « Si de deux bourgeois auxquels appartient un navire, l'un d'iceux veut qu'il navigue et l'autre s'y oppose et le défend, celui qui le veut faire naviguer doit prévaloir. » Cette doctrine était en harmonie avec les termes de l'Ordonnance de 1681, Titre des propriétaires, article 5 : « Aucun, disait-elle, ne pourra contraindre son associé de procéder à la licitation d'un navire commun, si ce n'est que les avis soient également partagés sur l'entreprise de quel-

(1) L'article 12 du Code maritime suédois tranche la question du partage des voix au cas où un armateur gérant a été nommé. Ce dernier a voix prépondérante.

(2) Valin sur l'art. 6 du liv. II, tit. VIII de l'Ordonnance.
Emérigon, *Contrat à la grosse*, Chap. IV, sect. IV.

« que voyage. » La licitation n'était donc accordée que dans une hypothèse unique, celle où il y avait partage égal d'avis sur l'entreprise d'un voyage. Les uns veulent que le bâtiment lève l'ancre pour telle destination, les autres pour telle autre ; comme le navire ne peut faire voile en même temps pour des parages différents, le recours à la licitation était le seul moyen de sortir de cette impasse. Au contraire, au cas où les quirataires étaient en désaccord, non plus sur la question de savoir si le navire voguera vers tel port ou vers tel autre, mais sur le point de savoir s'il naviguera ou s'il restera inactif, la licitation n'était pas autorisée et c'est pourquoi les auteurs soutenaient que pour mettre un terme à la divergence d'opinions, l'avis favorable à la navigation devait l'emporter, sauf à discuter plus tard le projet de navigation. Le remède n'était pas parfait. Il était probable, en effet, que les quirataires défavorables à la navigation se prononceraient pour un projet différent de celui que présenteraient les autres et la difficulté était simplement déplacée, mais alors la licitation, obtenue par une voie détournée, permettait de faire cesser cet état de choses.

De nos jours, certains auteurs adoptent la théorie de Valin (1). C'est à tort, croyons-nous. Le Code de com-

(1) Delaporte, t. I, p. 436.

Dageville, *Code de commerce*, t. II, p. 454.

Aux États-Unis en cas de partage l'opinion des partisans de la navigation l'emporte : « Ships are built to plough the sea and not to

merce n'a pas reproduit les expressions de l'Ordonnance. Il ne se borne pas à énoncer un seul cas de licitation, mais il autorise toujours, bien qu'il n'y ait aucune contestation, ceux qui forment la moitié de l'intérêt total dans le navire à la demander. Le moyen de sortir de la difficulté en cas de partage sera d'y recourir et il n'y aura pas besoin, comme autrefois, d'accorder la prépondérance à l'opinion favorable à la navigation. M. Cresp (T. I, p. 355) prétend, il est vrai, que : « L'activité de la navigation est d'intérêt public et d'intérêt privé ». Cette assertion est exagérée. Dans diverses circonstances, l'intérêt public et l'intérêt privé commandent de ne pas faire prendre la mer au navire, par exemple en cas de guerre maritime ou d'absence de fret. On ne saurait donc admettre aujourd'hui la prépondérance de l'avis favorable à la navigation, les raisons qui justifiaient autrefois cette solution n'existant plus aujourd'hui (1).

II. *L'entreprise voulue par le propriétaire ou les copropriétaires de douze quirats est repoussée par les propriétaires des douze autres.* Dans cette hypothèse la divergence ne porte plus sur le point de savoir si le navire naviguera ou s'il demeurera au port, mais sur celui

lie by the walls ». « Les navires sont construits pour sillonner la mer et non pour rester au port ». Quand il y a partage sur le voyage à faire la licitation est le seul remède.

(1) Laurin sur Cresp., t. I, p. 355.

Bédarride, t. I, n° 324.

Desjardins, t. II, n° 325, p. 456.

de savoir quelle sera sa destination. Comme nous le disions plus haut, le bâtiment ne peut faire voile en même temps pour deux ports différents, et dans l'impossibilité d'une entente, on ne peut aujourd'hui comme autrefois sortir de cette situation que par la licitation (1).

32. D'après l'article 220 du Code de commerce, l'avis de la majorité doit être suivi en ce qui regarde l'intérêt commun. Pour que la majorité puisse faire la loi à la minorité, cette condition est absolument nécessaire. A quel criterium devra-t-on s'attacher pour reconnaître qu'un acte est d'intérêt commun? Il faudra lui attribuer ce caractère, quand il ne peut être fait que pour le navire entier et qu'il concerne son exploitation (2). Si l'on se trouvait en présence d'un acte, que chacun des quirkataires pourrait accomplir librement et isolément au sujet de sa part de propriété dans le navire, une mesure collective serait inutile et ne saurait se comprendre. Si l'acte n'avait aucun rapport avec l'exploitation du navire, on sortirait des termes de la loi et des motifs, qui ont inspiré le législateur. Dans ce cas l'una-

(1) Valin, t. I, p. 386.

Desjardins, t. II, n° 325.

(2) MM. Lyon-Caen et Renault, *Précis*, t. II, n° 1643.

Boistel, n° 1173.

Bédarride, t. I, n° 325.

Bordeaux, 2 avril 1844 (Rec. de Marseille, 1844, 2, 9).

Victor Jacobs (Droit maritime belge, *Commentaire de la loi du 21 août 1879*, s'exprime ainsi : « La majorité décide les questions dont la solution ne comporte pas de division.

Dans le même sens de Valroger, n° 311. : Desjardins, t. II, n° 328.

nimité, l'accord complet de tous les intéressés serait nécessaire pour le réaliser. La disposition de l'article 220 du Code de commerce et les pouvoirs conférés à la majorité constituent une dérogation au droit commun et il est de principe que les exceptions doivent être interprétées dans un sens strict.

La majorité est souveraine pour tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, et un acte doit être considéré comme d'intérêt commun lorsqu'il ne peut être fait que pour le navire entier et qu'il est relatif à son exploitation. L'admission de ce principe nous permettra d'élucider et de résoudre certaines difficultés, qui s'élèvent au sujet de l'administration de la copropriété des navires.

33. Jouissant des pouvoirs les plus étendus pour tout ce qui concerne l'exploitation du navire, la majorité décidera quel en sera le mode. Dans la pratique un navire est exploité de trois manières différentes. L'exploitation peut être faite directement par les copropriétaires eux-mêmes, qui recevront des marchandises remises par des chargeurs et les transporteront d'un point à un autre, moyennant un certain prix ou fret. Ils joueront alors le rôle de transporteurs. Une autre méthode consiste à avoir recours à la location du navire. Les propriétaires loueront le navire à un tiers qui leur paiera en retour un prix, un loyer et qui règlera à sa guise les voyages qu'il devra entreprendre. Si la majorité se décide pour l'exploitation directe, elle

règle, ainsi que le disait Valin, l'entreprise et la destination du voyage ; elle choisit le capitaine et le reste de l'équipage, elle fixe leurs gages et dresse les instructions nécessaires pour le voyage (1). Si la majorité trouve plus avantageux de louer le navire à un tiers, le choix du tiers preneur, de l'armateur et le règlement des conditions de la location lui appartiennent. La majorité est souveraine en ce qui concerne les deux modes d'exploitation du navire que nous venons de décrire. Il s'agit là d'un ensemble d'opérations relatives à la navigation proprement dite et rentrant dans l'exploitation normale du navire. Une troisième méthode se pratique assez fréquemment dans nos ports. Les quirataires chargent sur leur propre navire une cargaison, qu'ils ont acquise dans l'intention de la porter au-delà des mers et de réaliser des bénéfices sur son prix de vente. L'expression usitée pour désigner ce mode d'emploi est celle de *navire spéculant*. Dans ce cas les pouvoirs de la majorité subsistent-ils toujours et les décisions qu'elle aura adoptées lieront-elles la minorité ? En l'absence d'une convention précise insérée dans le pacte social, il faut admettre la négative. Quel est l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, se demandait à ce propos Valin (T. I, p. 579) : « C'est uniquement « qu'il navigue au profit commun et qu'il soit pour cela « mis en état ». L'avis du plus grand nombre prévau-

(1) Bédarride, t. I, n° 325.

Boistel, n° 1173.

dra en ce qui a trait aux mesures propres à faire parvenir à ce résultat, mesures qui ont pour objet de régler l'entreprise et la destination du voyage, le choix du capitaine et la formation de l'équipage, l'établissement des instructions à suivre en cours de route. Ce sont là des actes habituels de la part de propriétaires de navires. Le chargement d'un navire par des propriétaires constitue un acte anormal. La qualité de chargeur n'a rien de commun avec celle de propriétaire ou copropriétaire d'un navire et ordinairement ces deux qualités résident dans des individualités distinctes. L'administration d'un navire comprend la série des actes que nous avons énumérés. Y faire rentrer l'achat d'une cargaison serait lui donner une extension, que ni les textes, ni les usages ne nous permettent de justifier. On irait d'ailleurs à l'encontre de l'intention des parties. Il est à présumer en effet que les quirataires, lorsqu'ils se sont unis, n'ont eu en vue que les opérations d'exploitation normale du navire. Nous sommes donc amenés à conclure que dans cette hypothèse les pouvoirs de la majorité cesseront et que pour transformer les copropriétaires en chargeurs et faire du navire, un *navire spéculant*, le consentement et l'accord de tous les intéressés seront nécessaires. L'unanimité remplacera ici la majorité (1).

(1) En ce sens : Pardessus, t. III, n° 621, p. 41. Alauzet, t. III, n° 1737. Demangeat sur Bravard, t. IV, p. 167. Boistel, n° 1173.

En Allemagne, la plupart des auteurs sont d'avis que l'unanimité

34. Ne faudrait-il pas tout au moins autoriser la majorité à charger des marchandises jusqu'à concurrence de son intérêt, sans qu'elle fût obligée de payer le fret

est requise, si le contrat est altéré dans son contenu essentiel, ou si on prend une décision contraire au contenu du contrat, ou étrangère au but de l'exploitation, par exemple : « Le navire restera en repos ou on l'emploiera à une découverte. » A la conférence de Hambourg (Discussion du Code de commerce allemand), on a proposé, à raison de l'extrême multiplicité des buts de la navigation maritime, de décider que l'unanimité ne s'imposerait que là où l'on contreviendrait non pas au but de tel système de navigation en particulier, mais au but de l'exploitation nautique en général. Si une société navale, nous disent les auteurs allemands, limite son objet au-dessous de la sphère du contrat et par exemple n'entreprend de voyage qu'entre l'Angleterre et les villes Hanséatiques, cette résolution contrevient au contrat de société et exiger l'unanimité n'est pas en opposition avec le texte voté à Hambourg. Inversement, si le voyage étant limité, on veut pratiquer une autre navigation. Ils ajoutent à l'appui de leur opinion que la règle du Code de commerce allemand (art. 459, alinéa 1), aux termes de laquelle, pour la constitution d'un armateur-gérant ne faisant pas partie des coarmateurs, l'unanimité est nécessaire, est purement énonciative. (Endemann, *op. cit.*).

En France, nous devons adopter la même solution, si plusieurs personnes s'étant réunies pour exploiter la navigation au bornage ou au cabotage, ou pour armer un bâtiment pour la pêche d'Islande, ou celle des bancs de Terre-Neuve, la majorité se prononçait dans la suite en faveur d'une navigation au long cours. Les conditions primordiales de l'exploitation du navire seraient modifiées, la volonté de la majorité ne serait plus obligatoire et l'unanimité seule pourrait effectuer un changement aussi profond. De même la majorité n'aurait pas la faculté de décider que le navire ne reprendra jamais la mer, par exemple, qu'il sera transformé en hôpital, en moulin. Pour la validité d'une semblable décision, le consentement de l'unanimité des intéressés est requis. Les quirataires se sont en effet associés dans l'intention de se servir du navire, comme d'un instrument du commerce maritime et non de tout autre manière.

à la minorité. Cette thèse avait été soutenue en 1754, devant l'amirauté de la Rochelle. Emérigon et Ricard, dans une consultation du 4 mai 1754, approuvée par Valin, se prononçaient énergiquement en faveur de la négative. Les arguments invoqués par ces savants auteurs à l'appui de leur doctrine étaient les suivants : 1° Le fret étant acquis au navire, comme prix du transport de la cargaison, tous les copropriétaires doivent participer au bénéfice de ce fret, sans que l'on ait à tenir compte de la personne du chargeur ; 2° En vertu de l'adage « *secundam naturam est commoda cujusque rei eum sequi quem sequuntur incommoda* », la minorité contribuant aux différentes dépenses et mises de fonds afférentes à la navigation, courant les risques inhérents à de telles entreprises doit prendre part au fret, qui en est la compensation ; 3° La majorité abandonnant en quelque sorte sa qualité de propriétaire pour revêtir celle de chargeur, est tenue d'acquitter le fret, comme le ferait un chargeur étranger, sauf à prélever ensuite sur ce même fret, une part proportionnelle à son intérêt dans le navire ; 4° L'associé n'a pas le droit de scinder l'usage de la chose commune et de s'emparer des produits, qu'elle rapporte, en prétendant qu'il ne les perçoit que dans la limite de son intérêt ; 5° S'il restait un vide dans le navire, c'est un accident de nature, comme tous les autres hasards, à tomber sur tous les intéressés dans le navire et une perte pour la société ; 6° Le navire étant indivisible, la majorité n'a

pas plus le droit de s'en emparer pour une quotité représentative de sa part, sans acquitter le fret, qu'un copropriétaire des trois quarts dans une maison, n'aurait le droit d'occuper cette portion sans en payer le loyer. Les motifs qui ont dicté la décision de ces auteurs, conservent encore toute leur valeur de nos jours, et nous devons adopter la même solution (1).

35. La majorité jouissant d'une plénitude de pouvoirs pour tout ce qui est relatif à l'intérêt commun et à l'exploitation du navire, dictera toujours sa loi en vue de l'utiliser pour une navigation normale, mais si elle prenait la résolution de le laisser inactif, se renfermerait-elle dans les limites des droits, qui lui sont conférés, et sa décision serait-elle valable? Certains auteurs ont pensé que, dans ce cas, la minorité se prononçant en faveur de la navigation devait l'emporter (2). D'autres estiment au contraire que la majorité reste souveraine. Nous croyons que la vérité se trouve entre ces deux systèmes opposés. Si la majorité a voté que pendant un certain laps de temps, le navire demeurera inactif, elle n'aura pas excédé ses pouvoirs. Nous ne saurions nous

(1) La décision de Valin est approuvée par Vincens, t. III, p. 429 et 430 ; Pardessus, t. III, p. 44 ; Delvincourt, t. II, p. 483 ; Bédarride, n° 330 et suiv. de Fresquet, p. 48 ; Alauzet, t. III, n° 4424 ; Demangeat sur Bravard, t. IV, p. 467 et s. ; Caumont, v. Armateur, n° 49 ; Laurin sur Cresp, t. 4, p. 358 et 359.

(2) Valin, t. I, p. 582.

Clairac, Kuricke, Straccha, cités par Valin.

Targa, p. 8, 2^e col in fine.

ranger à l'opinion de ceux qui prétendent sans faire de distinctions, que la navigation est d'ordre public. Il peut se présenter des circonstances en effet où il peut être plus avantageux pour l'association de ne pas faire naviguer momentanément le navire, soit à cause de l'absence de fret, ou de l'avisement de son prix, qui ne compenserait en aucune façon les risques engagés par les copropriétaires, soit en raison d'une guerre maritime, qui exposerait le bâtiment à être capturé s'il traversait les mers. La délibération de la majorité s'inspirant de ces considérations et décidant que provisoirement le navire ne quittera pas le port sera parfaitement valable et justifiée. Si la majorité ne s'en tenait pas là, mais déclarait que le navire ne reprendra jamais la mer, par exemple qu'il sera transformé en hôpital, en moulin, elle aura outrepassé la mesure de ses droits. La loi n'a pas confié à la majorité l'administration du navire pour lui donner le pouvoir de le mettre à mort, selon l'expression de M. Desjardins (t. II, n° 327), par une fausse déclaration d'innavigabilité. L'innavigabilité ou état du navire, qui ne lui permet plus de subsister comme tel et de remplir l'objet de sa destination doit être légalement constatée (Article 237 du Code de commerce), c'est-à-dire par un procès-verbal régulier dressé par d'anciens navigateurs experts nommés par le juge du lieu conformément aux dispositions du titre III de la loi du 13 août 1791. Il ne peut

être permis d'aboutir à ce résultat au moyen d'une voie détournée et sans l'accomplissement des formalités requises.

36. Nous avons dit qu'aux termes de l'article 220 du Code de commerce, l'avis de la majorité doit être suivi en tout ce qui concerne l'intérêt commun et qu'un acte avait ce caractère, quand il ne pouvait être fait que pour le navire entier et qu'il avait trait à son exploitation. L'application de ce principe nous conduit à décider que la majorité n'a pas les pouvoirs suffisants pour opérer l'aliénation volontaire du navire. En agissant ainsi, elle ferait disparaître le fonds social, et la société se trouverait, par là même, dissoute. L'aliénation volontaire du navire n'est pas une opération d'exploitation, puisqu'elle tend, au contraire, à la faire cesser d'une manière complète et définitive. Le rôle de la majorité est de se borner aux actes d'intérêt commun. La vente du navire est manifestement contraire à l'intérêt des quirkataires, qui se sont associés pour se livrer à la navigation maritime et pour recueillir les bénéfices, qu'elle peut procurer. Accorder à la majorité le droit exorbitant de priver l'association de l'instrument, qui sert à les produire, serait se mettre en flagrante contradiction avec l'idée, qui a poussé les divers intéressés à s'entendre pour utiliser le navire comme source de profits et de revenus. La vente volontaire du navire ne saurait être accomplie qu'à la suite d'une résolution

prise à l'unanimité (1). Il sera permis, il est vrai, à la majorité de provoquer la licitation ou de vendre les parts de copropriété qu'elle peut avoir. Dans ce dernier cas, de nouveaux copropriétaires remplaceront ceux qui se sont dessaisis de leurs parts et la minorité n'aura pas été privée de l'instrument de commerce sur lequel elle comptait (2). M. Bédarride (t. 1, n° 346) s'exprime ainsi sur ce sujet : « La majorité ne peut pratiquer la
« vente volontaire du navire. Il est vrai qu'elle arrivera
« à faire cesser la copropriété par un moyen détourné,
« puisque la licitation peut être demandée par un inté-
« rêt représentant la moitié de la valeur. Mais, dans ce
« cas, la vente devrait être ordonnée par la justice, qui
« peut la déclarer inopportune et sauvegarder les droits
« de la minorité. Concéder à la majorité le droit de
« vente volontaire serait sacrifier la minorité. »

37. Si la faculté d'aliénation totale du navire doit

(1) En ce sens, Alauzet, t. III, n° 1738.

Pardessus, t. III, n° 623.

(2) L'ancienne ordonnance de Rotterdam accordait à la majorité possédant plus de la moitié du navire, l'autorisation de le vendre pour le compte général.

De nos jours l'article 473 du Code de commerce allemand semble indiquer que la majorité peut prendre une délibération tendant à l'aliénation du navire.

Dans le même sens :

Code de commerce espagnol, art. 592.

Code de commerce argentin, art. 887.

Code de commerce hollandais, art. 325.

Code maritime suédois, art. 22.

être refusée à la majorité, le droit de l'hypothéquer, ce qui constitue, en quelque sorte une aliénation partielle, ne peut lui être dénié. Sous l'empire de la loi du 10 décembre 1874, qui était demeurée muette à cet égard, la question avait pu être l'objet de doutes sérieux. M. de Valroger pensait que la majorité des copropriétaires n'avait pas le droit d'hypothéquer le navire. Pour lui accorder cette faculté, on ne saurait, nous dit ce jurisconsulte, s'appuyer sur l'article 233 du Code de commerce, comme l'ont fait certains auteurs, car il se rapporte à une hypothèse spéciale (refus de quelques propriétaires de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition). La majorité n'a, en principe, qu'un pouvoir d'administration, ce qui n'implique pas le droit d'hypothéquer (1). M. Desjardins est d'un avis contraire, l'hypothèque pouvant être nécessaire pour l'exploitation du navire (2). La tendance dominante était en faveur de la possibilité de l'hypothèque. Les travaux préparatoires de la loi de 1885 reflètent ce sentiment. M. Durand, rapporteur du projet de loi déposé le 16 juin 1876 par M. Le Cesne, s'exprimait ainsi à la Chambre des députés dans la séance du 7 avril 1881 : « Tout
« d'abord, il ne saurait être douteux que quand il s'agit
« d'hypothéquer le navire tout entier, l'avis de la ma-
« jorité doit faire loi. Ce n'est qu'une application du
« principe posé par l'article 220 du Code de commerce,

(1) De Valroger, n° 1172.

(2) Desjardins, t. V, n° 1213.

« et ce principe est si rationnel qu'il doit évidemment
« s'imposer ici comme partout. »

Depuis la loi du 10 juillet 1885, la question ne saurait soulever de controverses. L'article 3 de cette loi confère à la majorité la faculté d'hypothéquer le navire, mais pour la constitution de cette hypothèque, il faudra non seulement une décision favorable de la majorité, mais en outre l'autorisation du juge. « Si le navire a
« plusieurs propriétaires, il pourra être hypothéqué
« par l'armateur titulaire pour les besoins de l'arme-
« ment ou de la navigation, avec l'autorisation de la
« majorité telle qu'elle est établie par l'article 220 du
« Code de commerce et celle du juge, comme il est dit
« à l'article 233. » Le projet primitif se contentait d'une décision conforme de la majorité, mais sur un amendement déposé par M. Gaudin dans la séance du 7 février 1882, le texte fut modifié et l'autorisation du juge dut venir se joindre à celle de la majorité et la compléter. « J'ai trouvé, disait M. Gaudin, ou plutôt
« on a trouvé que cette décision de la majorité était in-
« suffisante pour la garantie des copropriétaires ; l'ana-
« logie avec les cas prévus dans l'article 220 n'était
« pas complète, elle le devenait au contraire, si au lieu
« de l'article 220, on visait l'article 233. En effet, le
« Code, dans cet article, exige l'autorisation du juge,
« pour permettre à la majorité d'emprunter à la grosse.
« Puisque la loi en discussion tend à substituer au
« contrat à la grosse le contrat hypothécaire, n'est-il

« pas convenable, je dirai même indispensable d'accorder à la minorité cette intervention du juge, qui était sa véritable protection en cas d'emprunt à la grosse ? J'ai donc proposé d'ajouter au vote de la majorité cette autorisation du juge. Non seulement les propriétaires de parts en bénéficieront, puisqu'ils y trouveront un nouveau moyen de faire valoir leurs droits, mais le crédit maritime, ce crédit en vue duquel nous faisons la loi, n'en bénéficiera pas moins, puisque cette intervention du juge donnera au prêteur toute sécurité. »

Cette disposition offre le grand avantage de sauvegarder les intérêts de la minorité, mais le fondement juridique sur lequel elle repose est erroné. On ne pouvait invoquer, pour l'établir, l'article 233 du Code de commerce, qui a trait à un cas tout particulier.

Pour développer le crédit maritime et pour permettre de se procurer des ressources plus importantes pour faire face aux dépenses nécessitées par l'exploitation du navire, la loi du 10 juillet 1885, dans son article 3, a restreint la faculté d'hypothèque sur chaque part, qui appartenait aux quirkataires aux termes de la loi du 10 décembre 1874. « Dans le cas où l'un des copropriétaires voudrait hypothéquer sa part indivise dans le navire, il ne pourra le faire qu'avec l'autorisation de la majorité, conformément à l'article 220 du Code de commerce. » La loi de 1874 avait ce grave inconvénient que chaque copropriétaire usant du droit d'hypothèque

pothèque, qui lui était conféré, affectait sa part de copropriété à des emprunts personnels étrangers au but du commerce maritime et diminuait ainsi, dans de notables proportions le crédit nécessaire pour les besoins de la navigation. « Un navire n'a de valeur, en somme, « que par l'emploi qui en est fait. Or, n'est-ce pas s'ex- « poser à entraver le cours de ses opérations et l'attein- « dre dans son essence même, que d'admettre qu'il peut « être grevé d'hypothèques partielles à la volonté de « chacun des intéressés ? N'en viendrait-on pas ainsi à « rendre impossible la constitution d'une hypothèque « générale ? N'ouvrirait-on même pas la voie à des sai- « sies, qui ne pourraient être que désastreuses. » (Rapport de M. Durand à la Chambre le 7 avril 1881).

La loi de 1885 a donc aplani toutes les difficultés, qui s'élevaient au sujet du droit d'hypothèque de la majorité, et, pour en faciliter l'exercice, a restreint le droit d'hypothèque spécial à chaque quirataire.

38. La décision de la majorité tendant à contracter une assurance sur le navire rentrerait-elle dans la limite de ses attributions ? La question est l'objet d'une vive controverse. Une première opinion considère que l'assurance ne constitue pas un acte d'intérêt commun, chaque copropriétaire pouvant, de son côté, faire assurer sa part (1). La doctrine contraire répond que la faculté appartenant à chaque quirataire ne vient pas dé-

(1) MM. Lyon-Caen et Renault, *Précis*, t. II, n° 1645. Caumont, *Dict. de droit marit.*, v. Armateur, n° 20. Bédarride, t. I, n° 328. Deman-

truire et anéantir le pouvoir de la majorité. La seconde assurance sera subsidiaire de la première et, en conséquence, par application de l'article 357 du Code de commerce, sera ristournée pour défaut de risques. On a ajouté, dans cette théorie, que l'armateur-gérant peut pourvoir à l'assurance du navire et même qu'il doit agir ainsi (Rouen, 4 décembre 1872, S. 73, 2, 168). En l'absence d'armateur-gérant, c'est la majorité qui remplit ce rôle et s'acquitte des obligations, qui lui incombent. Il faut donc admettre que la majorité ne cesse pas de se mouvoir dans les limites de ses attributions, et que, dès lors, on ne saurait lui refuser ce droit, qu'elle peut utilement exercer dans l'intérêt de l'association et dans l'intérêt du commerce maritime (1).

Conformément au principe que nous avons reconnu et au criterium auquel nous nous sommes rattachés pour distinguer les actes d'intérêt commun, nous adopterons la négative. L'assurance ne présente pas les caractères d'une opération rentrant dans cette catégorie, c'est-à-dire d'une opération ne pouvant être faite que pour le navire entier et concernant son exploitation. L'assurance peut être contractée isolément par chaque quirataire, pour ce qui regarde sa part, et elle n'a pas trait directement à l'exploitation maritime. On peut par-

geat sur Bravard, t. IV, p. 167. Pardessus, t. III, n° 621, p. 41. Boistel, n° 1173, p. 875.

(1) Laurin sur Cresp, t. I, p. 339.

Desjardins, t. II, n° 330, p. 161.

faitement concevoir l'hypothèse de bâtiments naviguant sans être assurés. L'assurance est une mesure de conservation et de sage précaution, la prudence commande d'y recourir, mais parfois des propriétaires courront les risques inhérents à la navigation, pour éviter de payer des primes, dont le chiffre est souvent élevé. Les quirataires sont libres de s'imposer un sacrifice pour sauvegarder leur fortune, mais pourquoi accorderait-on à la majorité le droit de les y contraindre et de les obliger, en quelque sorte, à une prévoyance forcée. Pour rester logiques avec la théorie que nous soutenons, nous admettrons, également que l'armateur-gérant ne pourra, sans un mandat spécial, contracter assurance sur le navire (1).

39. Nous avons refusé à la majorité le droit de contracter une assurance sur le navire, tout en réservant à chaque quirataire, celui de faire assurer sa part, nous sommes amenés par là même, en vertu d'une déduction logique, à lui dénier celui d'opérer le délaissement, qui constitue un de ses modes de règlement. Le délaissement est en effet la faculté, dont jouit l'assuré, dans certains cas exceptionnels, de pouvoir, en abandonnant à l'assureur ce qui reste de la chose assurée, lui réclamer

(1) En Angleterre, on regarde également l'assurance comme n'étant pas liée intimement avec l'exploitation du navire. « An insurance effected on the ship is no part necessarily of the joint adventure ». « Une assurance effectuée sur le navire n'est pas une partie nécessaire de l'entreprise commune. » (Maclachlan, *A treatise on the law of merchant shipping*, p. 99).

la somme assurée tout entière, alors qu'il n'y a qu'une perte partielle ou que la perte totale n'est pas prouvée. Le délaissement devant comprendre la chose assurée ne pourrait, dans le cas qui nous occupe, porter sur le navire. Dans notre hypothèse, puisque nous n'avons pas accordé à la majorité la possibilité de contracter une assurance, la chose assurée n'est pas, à proprement parler, le navire pris en lui-même, mais bien plutôt les différentes parts des intéressés. Indépendamment de cette considération, le délaissement ne saurait être regardé comme une opération d'intérêt commun. Loin d'être un acte d'administration, ce serait un acte d'aliénation, qui mettrait fin à la propriété dans la personne des copropriétaires assurés, pour la transférer à l'assureur. Il n'a pas trait à l'exploitation du navire, puisqu'il la fait cesser complètement par suite de cette translation de propriété. En outre, ce n'est pas une opération qui ne peut être faite que pour le navire entier. Chaque quiraltaire peut user isolément de cette faculté pour sa part. C'est un corollaire et un attribut nécessaire de son droit individuel d'assurance. Etant autorisé à assurer sa portion de propriété dans le navire, il doit pouvoir contracter l'assurance avec toutes les conséquences qu'elle comporte.

Si on accordait à la majorité le droit de faire assurer le bâtiment et si on lui permettait de se prononcer pour ou contre le délaissement, la décision qu'elle prendrait dans un sens ou dans l'autre lèserait gravement les in-

térêts de la minorité. Le délaissement, quoique ressemblant par certains côtés à l'abandon, en diffère cependant en ce sens qu'il est indivisible. L'assuré ne peut délaisser une partie de la chose assurée, et pour le surplus, réclamer une indemnité par l'action d'avarie. Le délaissement, nous dit l'article 372 du Code de commerce, ne peut être partiel. Si la majorité avait le pouvoir de contracter une assurance sur le navire entier, la chose assurée serait le navire considéré en lui-même et non plus les différentes parts des quirataires, et par suite, en raison de l'indivisibilité du délaissement, il faudrait délaisser pour le tout ou régler par avaries pour le tout et le concours des deux modes de règlement ne se concevrait pas. La décision de la majorité revêtirait une force obligatoire absolue à l'égard de la minorité, qui perdrait la faculté d'option pour un mode de règlement différent de celui que la majorité aurait adopté.

40. La majorité pourrait-elle décider l'abandon du navire ? Quelques auteurs ont prétendu qu'elle jouissait de ce droit. « Si la majorité, nous dit M. Dalloz (Rep. « Droit maritime, n° 217), dont l'avis doit être suivi en « tout ce qui concerne l'intérêt commun des proprié-
« taires, se prononce pour l'abandon, cette décision
« doit prévaloir, et par l'effet de cet abandon, tous les
« copropriétaires seront déchargés des obligations pri-
« ses par le capitaine, à moins que l'un d'eux ne soit le

« capitaine lui-même, auquel cas il demeure obligé sur
« ses divers biens, mais seulement dans la proportion de
« l'intérêt, qu'il a dans le bâtiment » (1). Nous ne saurions
accepter cette manière de voir. L'abandon ne peut être
considéré comme un acte d'administration. Son résultat
est, en effet, d'aboutir à l'extinction de la propriété sur
le navire, d'amener la dissolution de la société et de
mettre fin, par conséquent, à toute administration ulté-
rieure. C'est un acte d'aliénation. Cette opération ne
concerne pas non plus l'exploitation du bâtiment, puis-
que la société étant dissoute, les droits des proprié-
taires étant anéantis, toute navigation ultérieure pour leur
compte devient désormais impossible. D'ailleurs, cette
opération peut être effectuée même pour une portion
du navire et, individuellement, par chaque quirataire
pour sa part. L'abandon partiel ne soulève plus de dou-
tes. L'abandon constitue une faveur, dont les quirataires
peuvent user ou bien à laquelle ils peuvent refuser
d'avoir recours, si cela leur convient. La majorité ne
saurait forcer quelqu'un à faire usage d'une faculté.
Inversement, si la majorité prenait la résolution de ne
pas user de l'abandon, en agissant ainsi, elle n'oblige-
rait pas la minorité et ne mettrait pas obstacle au droit
individuel de chaque copropriétaire. La loi a accordé

(1) Dans le même sens :

Ruben de Couder. *Dict.* v. Armateur, n° 69.

Caumont, *Dict.* v. Armateur, n° 24.

une faculté et il n'appartient pas à des associés d'en priver les autres à moins de conventions contraires (1). M. Desjardins, qui soutient la théorie que nous avons adoptée, s'exprime ainsi : « L'abandon est-il un acte
« d'administration pur et simple ? Il s'agit, au demeu-
« rant, d'abdiquer la propriété du navire. Nous ne
« croyons pas que la majorité puisse ici contraindre la
« minorité. Mais chacun des copropriétaires peut-il
« abandonner sa part indivise, comme il pourrait la
« vendre amiablement ? La faculté d'abandon partiel
« n'étant proscrite par aucun texte, nous ne voyons
« pas comment on pourrait l'interdire. Qu'on ne dise
« pas que les engagements ont été contractés au nom
« de la société, donc qu'ils sont exécutoires par elle et
« que l'abandon doit s'étendre à tout le fonds social,
« c'est-à-dire à tout le navire. Quand la dette est pure-
« ment personnelle, elle est assurément dette sociale et
« solidaire, mais, par l'abandon, la dette devient plus
« réelle que personnelle. Chaque associé s'acquitte
« alors, quelle que fût auparavant l'étendue de sa dette,
« en abdiquant tout son droit sur le meuble affecté.
« De quoi peuvent se plaindre les créanciers ? Tant
« mieux pour eux si l'abandon n'est que partiel et si
« quelques-uns de leurs débiteurs sont encore indéfini-
« ment obligés. La faculté d'abandon partiel a, sans

(1) Desjardins, t. II, n° 287.

Bédarride, t. I, n° 293.

Cresp, t. I, p. 393, n° 637.

« doute, un inconvénient sérieux, puisqu'elle permet à
« l'un des quirataires de se soustraire à l'action soli-
« daire et d'en rejeter tout le poids sur ceux qui préfè-
« rent conserver le navire ; mais la solution contraire
« offrirait un inconvénient plus grave encore ; un qui-
« rataire insolvable pourrait, par sa mauvaise volonté
« ou sa négligence, tout empêcher, et par là même,
« ruiner ses copropriétaires, ou bien les forcer à payer
« très cher son adhésion ».

41. Nous avons vu, au commencement de l'étude des pouvoirs de la majorité, que le droit de choisir le capitaine lui appartient. Comme corrélation nécessaire, le droit de le révoquer lui appartient également. Aucune difficulté ne s'élève si le capitaine n'est pas copropriétaire du navire. L'article 218 du Code de commerce dispose en effet que le propriétaire peut congédier le capitaine. La faculté de congédiement est d'ordre public. La jurisprudence est formelle en ce sens (1). Le Code, il est vrai, ne parle que du propriétaire, mais il est évident qu'en matière de copropriété des navires et

(1) Trib. com. de Nantes, 10 avril 1875 (*Rev. de jurisp. com. et marit. de Nantes*, 1875, 1, 185).

Rouen, 20 janvier 1844 (S. 44, 2, 298 ; P. 44, 2, 125 ; D. 44, 2, 164).

Rennes, 9 juin 1860 (S. 60, 2, 587).

Rennes, 22 juillet 1886 (*Rev. de jurisp. com. et marit. de Nantes* (1887, 1, 318).

Desjardins, t. II, p. 212, n° 356.

Dageville, Code de commerce, t. II, p. 150.

Demangeat sur Bravard, t. IV, p. 164.

quand il s'agit d'un acte d'administration, la majorité joue le même rôle que le propriétaire unique et se trouve armée des mêmes pouvoirs. La désignation et le congédiement du capitaine rentrent dans la catégorie des actes d'administration.

42. Si le capitaine est copropriétaire du navire, il y a là une situation particulière que nous devons maintenant envisager. Ce cas est prévu par l'article 219 du Code de commerce. « Si le capitaine congédié, nous dit cet article, est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété, et exiger le remboursement du capital qui la représente. » La majorité ne perdra pas le droit de révoquer le capitaine malgré sa qualité de copropriétaire, et la Cour de Rouen a décidé que ce droit prévaut sur les dispositions d'un pacte social, qui lui aurait confié le commandement du navire durant l'association. Selon Valin, ceux qui s'étaient prononcés pour le congédiement du capitaine, étaient seuls tenus au remboursement du capital représentant la valeur de sa part. Cette solution ne saurait être admise. La majorité n'est pas sortie des limites de ses pouvoirs, et, en conséquence, elle a pris une résolution qui oblige la minorité (1).

(1) Art. 4, tit. VIII, liv. II de l'Ordonnance de 1681 : « Pourront tous propriétaires de navires congédier le maître en le remboursant, s'il le requiert de la part qu'il aura au vaisseau, au dire de gens à ce connoissans. » Article 40 du *Recès hanséatique de*

Les législations italienne et espagnole reproduisent presque textuellement l'article 219 de notre Code de commerce (1).

43. La révocation du capitaine, même copropriétaire étant admise, il ne pourrait toutefois être congédié dans le cas où sa portion d'intérêt excéderait la moitié de la valeur du navire, ou si, réunie à la portion des copropriétaires opposés à la révocation, elle excédait cette moitié. Dans cette hypothèse, le capitaine, soit personnellement, soit grâce à l'appoint de ceux qui se prononcent contre son congédiement, forme la majorité. La minorité aurait-elle alors le droit, en se fondant sur des motifs graves, de demander en justice la révocation du capitaine ? M. Bédarride lui concède cette faculté (2) ; mais M. Desjardins lui refuse en disant que ce serait

« 1572 : « Si un patron s'oubliait envers ses associés au point qu'ils
« eussent un motif légitime pour le destituer, ils en auraient le pou-
« voir, mais la charge de lui payer sa part au prix que vaut la
« leur. »

(1) Code de commerce italien art. 494 al. 2 et 3 : « Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital, qui la représente. Le montant de ce capital est déterminé par une expertise. »

Code de commerce espagnol, art. 606 : « Si le capitaine est copropriétaire du navire, il ne pourra être congédié sans que l'armateur lui rembourse sa part dans la société ; en cas de désaccord entre les parties, la valeur de cette part sera fixée par des experts nommés dans la forme établie par la loi. »

Dans le même sens, Code de commerce romain, art. 504.

(2) Bédarride, t. 1, n° 341.

élargir les droits de la minorité (1). Nous partageons l'opinion de ce dernier auteur. L'article 220 du Code de commerce statuant sur l'administration de la copropriété, la confie à la majorité, déterminée par une portion d'intérêt dans le navire dépassant la moitié de sa valeur, en déclarant qu'elle sera souveraine. Le Code n'a prévu aucune exception à ce principe. En acceptant la théorie de M. Bédarride, on en introduirait une. Les exceptions à une règle générale doivent être énoncées d'une manière claire et précise par le législateur, et il n'appartient pas aux jurisconsultes d'en établir dans une matière où la loi ne l'a pas fait (2).

44. La majorité, après avoir pris régulièrement une décision dans la limite de ses pouvoirs, peut-elle la rétracter ? La plupart des auteurs pensent que ce droit ne saurait lui être accordé. « Les conditions d'une société
« une fois réglées, disait Valin, il n'y peut être dérogé
« en aucune partie que du consentement de tous, or, la
« décision prise compte désormais parmi les conditions
« de cette société (3). » Nous pensons que cette théo-

(1) Desjardins, t. II, n° 352, p. 209.

Dans le même sens, Valin, t. 1, p. 583.

(2) Le ministre de la marine pourrait conformément aux dispositions de l'art. 87 du Décret disciplinaire et pénal du 24 mars 1852 sur la marine marchande enlever au capitaine copropriétaire son commandement après une enquête contradictoire officieusement provoquée par la minorité.

(3) Alauzet, n° 1737. Laurin sur Cresp, t. 1, p. 356. Boistel, n° 1173. Bédarride, t. I, n° 335. Demangeat sur Bravard, t. IV, p. 173.

rie est trop absolue et qu'il faut distinguer. Si les circonstances qui ont inspiré la résolution de la majorité ne se trouvent pas changées, il y a lieu de lui dénier la faculté de rétractation. En admettant l'opinion contraire, on livrerait la société à toutes les fluctuations résultant d'un caprice ou du mauvais vouloir de la majorité. Si, au contraire, les circonstances qui ont déterminé le vote de la majorité sont modifiées, on devrait lui permettre de revenir sur sa décision. Certaines considérations ont entraîné sa résolution, il est fort probable que si elles n'avaient pas existé, la majorité se serait prononcée dans un sens absolument différent. M. Desjardins qui refuse, en principe, à la majorité le droit de rétractation, ajoute : « Je ne voudrais pas que ce principe, qui
« est juridique, fût poussé à l'absurde. Par exemple un
« voyage est résolu ; quelques jours après le vote des
« intéressés, on apprend que le port de destination est
« en état de blocus. Un quirataire pourra-t-il contrain-
« dre tous les associés à l'exécution de la délibération
« primitive ? Non, sans doute. C'est qu'il s'agit à un
« certain point de vue d'une expédition toute différen-
« te. Quand les conditions d'un voyage sont boulever-
« sées de fond en comble, la majorité, à proprement
« parler, ne se rétracte pas (1). »

45. En passant en revue les diverses attributions de la majorité, nous avons rencontré certaines hypothèses

(1) Desjardins, t. II, n° 334.

dans lesquelles la majorité était impuissante à prendre une décision et pour lesquelles l'unanimité des intéressés était requise. Les quirataires ont pu régler les conditions de l'administration de la copropriété au moyen d'un pacte social. Si, par suite de ses clauses, quelques-uns d'entre eux sont privés de leur droit de vote, ou si ce droit est subordonné à la possession d'un certain nombre de parts (1), la question se pose de savoir si, pour la résolution unanime, le vote de tous les copropriétaires est nécessaire, ou seulement celui de ceux qui jouissent de la faculté de voter à l'exclusion des autres. En pareil cas, l'équité commande de réclamer le consentement de tous, à moins d'une disposition spécifiant que même, alors, les propriétaires qui n'ont pas le chiffre de parts suffisant ne pourront émettre de suffrages (2). En adoptant une solution contraire, on sacrifierait les intérêts de ceux qui n'ont engagé qu'un faible capital dans l'exploitation maritime.

46. On peut se demander également si, par analogie de l'article 4 de la loi du 1^{er} août 1893 sur les sociétés, les propriétaires d'un nombre de parts inférieur à celui déterminé pour jouir du droit de vote, sont autorisés à se

(1) *Comp.* article 27 de la loi du 24 juillet 1867 : « Les statuts déterminent le nombre d'actions, qu'il est nécessaire de posséder, soit à titre de propriétaire, soit à titre de mandataire, pour être admis dans l'assemblée et le nombre de voix appartenant à chaque actionnaire, eu égard au nombre d'actions, dont il est porteur.

(2) Les auteurs allemands se prononcent en faveur de notre opinion.

réunir pour former le nombre nécessaire et se faire représenter par l'un d'eux (1). Bien que la disposition de la loi de 1893 offre l'avantage de régler d'une manière conforme au principe de l'égalité des droits entre associés, la participation à l'administration de la chose commune, nous ne croyons pas qu'il faille l'appliquer ici. Il résulte en effet, tant des motifs qui ont inspiré cette loi, que des travaux préparatoires, qu'elle ne vise que les sociétés en commandite et les sociétés anonymes. Les quirats ont une certaine ressemblance avec les actions, mais on ne saurait décerner à la copropriété des navires le titre de société en commandite ou de société anonyme. C'est une société *sui generis* échappant par conséquent à l'application de la loi du 1^{er} août 1893.

47. Quand la majorité a pris une décision dans la plénitude de ses pouvoirs, les divers intéressés sont tenus de contribuer aux dépenses nécessitées par la mise en œuvre, par l'exécution de la délibération. Chacun doit y contribuer en proportion de son intérêt dans le navire. Cette règle est tellement naturelle, qu'elle est consacrée par la plupart des législations (2). Il est évi-

(1) Article 4 de la loi du 1^{er} août 1893 : « Au § 1^{er} de l'article 27 de la loi de 1866 est ajouté ce qui suit : « Tous propriétaires d'un nombre d'actions inférieur à celui déterminé pour être admis dans l'assemblée pourront se réunir pour former le nombre nécessaire et se faire représenter par l'un d'eux. »

(2) V. notamment, Code de commerce espagnol, art. 591 : « Tous les copropriétaires sont tenus proportionnellement à leur part, des

dent qu'une sanction doit être établie pour rendre efficaces les résolutions de la majorité et qu'un moyen de contrainte doit être institué contre ceux qui refuseraient d'acquitter leur part dans la dépense commune. Autrement les délibérations de la majorité pourraient demeurer lettre morte et, n'accordant pas d'avances de fonds, les quirataires opposants en paralyseraient l'effet et les empêcheraient d'aboutir à un résultat. Aussi il est généralement admis par induction de l'article 233 du Code de commerce, modifié par l'article 28 de la loi du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime, qu'on

« frais de radoub du navire et autres frais faits en vertu d'une décision de la majorité, »

Code de commerce allemand, art. 467 : « Chaque coarmateur doit contribuer en proportion de sa part dans le navire aux dépenses de l'armement collectif, en particulier aux frais de l'équipement et des réparations du navire. »

Code de commerce chilien, art. 836 : « Les copropriétaires sont tenus de contribuer proportionnellement à leurs parts d'intérêts dans le navire, à l'armement, à l'équipement, à l'approvisionnement et aux réparations, toutes les fois que la majorité a décidé de faire l'une quelconque de ces opérations. »

Code de commerce argentin, art. 883 : « Chaque copropriétaire doit contribuer à l'équipement et à l'armement du navire proportionnellement à sa part et ladite part est spécialement affectée au paiement. »

Code de commerce hollandais, art. 323 : « Chaque copropriétaire est tenu de contribuer à l'équipement du navire en proportion de sa part, qui répond de cette contribution. »

Code maritime suédois, art. 17 : « Chacun des coarmateurs doit contribuer en proportion de sa part dans le navire et suivant les besoins de celui-ci aux dépenses nécessaires »

peut emprunter pour le compte des récalcitrants une somme égale à la contribution par eux due, avec affectation à titre de garantie, de leurs parts dans la propriété commune. Depuis la loi de 1874, l'affectation ne peut plus être qu'hypothécaire. L'article 28 de cette loi est ainsi conçu : « L'article 233 du Code de commerce est modifié ainsi qu'il suit : « Si le bâtiment est frété du consentement des propriétaires et que quelques-uns fassent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition, le capitaine peut, en ce cas, vingt-quatre heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, emprunter hypothécairement pour leur compte, sur leur part dans le navire, avec autorisation du juge ».

Si on ne trouvait pas à emprunter sur hypothèque, ou si la part des récalcitrants était déjà hypothéquée, la majorité pourrait obtenir un jugement autorisant à saisir cette part et à faire procéder à sa vente. Nous adoptons cette solution par induction de l'article 35 de la loi du 10 juillet 1885, modifiant l'article 233 du Code de commerce et reproduisant les termes de l'article 28 de la loi du 10 décembre 1874, mais en y ajoutant la disposition finale suivante : « Au cas où la part serait déjà hypothéquée, la saisie pourra être autorisée par le juge.... »

La saisie pourrait-elle porter même sur la fortune de terre de ceux qui refusent de contribuer aux dépenses ? Certains auteurs concèdent, dans ce cas, aux coproprié-

taires la faculté d'abandon (1). C'est à tort, croyons-nous. Les quiritaires devront être poursuivis sur tous leurs biens. La faculté d'abandon constitue une faveur, un privilège, et elle ne saurait être étendue en dehors des cas prévus par la loi. Elle n'est accordée que pour s'exonérer de la responsabilité des actes du capitaine ou de celle encourue à la suite de dommages occasionnés aux ouvrages d'un port (article 216 du Code de commerce). Or il s'agit ici des conséquences d'un acte de la majorité ; on ne saurait donc permettre l'usage du droit d'abandon dans cette hypothèse.

48. Le recours à l'emprunt pour vaincre la résistance des opposants et pour faciliter la mise à exécution des résolutions de la majorité, ne constitue pas une disposition législative nouvelle. L'ordonnance des villes hanséatiques et l'ordonnance de Rotterdam permettaient d'emprunter à la grosse pour le compte de ceux qui ne payaient pas leur part contributive dans la dépense. Emérigon approuvait cette manière de procéder (2). Certains auteurs allaient même plus loin. Straccha autorisait ceux qui voulaient des réparations à les effectuer à frais communs, et si les autres ne payaient pas leur quote-part dans le délai de quatre mois, ils

(1) Emérigon, *Contrat à la grosse*, chap. IV, sect. IV, § 2.

Desjardins, t. II, n° 401.

Laurin sur Cresp, t. I, p. 361.

Boistel, n° 1199.

(2) Emérigon, t. II, p. 429.

perdaient leurs parts dans le vaisseau (1). Cette doctrine reposait sur un passage du Digeste, dans lequel la même opinion est émise en ce qui concerne les réparations d'une maison (D. L. 52, § 10, XVII, 2). Le Consulat de la Mer accordait au maître la faculté de prendre d'autres copropriétaires qui voulussent bien faire les avances nécessaires.

La plus grande partie des législations étrangères reproduisent à peu près textuellement les termes de l'article 233 de notre Code de commerce (2).

En Angleterre, la règle suivie est toute différente.

(1) Straccha, *De navibus*, Pars II, n° 8.

(2) Loi belge du 21 août 1879, art. 23 : « Si le bâtiment est frété du consentement des propriétaires et que quelques-uns d'entre eux fassent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition le capitaine pourra en ce cas, vingt-quatre heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, emprunter pour leur compte même hypothécairement sur leur portion d'intérêt dans le navire avec autorisation du juge. »

Code de commerce italien, art. 507 : « Si le navire est frété du consentement des propriétaires ou par une décision de la majorité et si quelques-uns des copropriétaires refusent de contribuer aux frais nécessaires de l'expédition, le capitaine peut, vingt-quatre heures après la sommation faite à ceux qui refusent de payer leur contingent, se faire autoriser par le tribunal de commerce ou à défaut par le prêteur (*dal pretore*) à emprunter à la grosse ou hypothécairement (*a cambio maritimo o con pegno*) pour leur compte, la somme nécessaire sur leur portion d'intérêt dans le navire. »

Dans le même sens :

Code de commerce allemand, art. 607 ;

Code de commerce argentin, art. 883 ;

Code de commerce hollandais, art. 323 ;

Code maritime finlandais, art. 20.

La majorité n'a jamais le droit d'hypothéquer la part d'un propriétaire sans son consentement, pas même dans le cas où il s'agit de mettre le navire en état de partir.

49. Les décisions de la majorité ne sont donc pas dépourvues de sanction pour le cas où une minorité dissidente voudrait les enfreindre ou en retarder l'accomplissement. La loi fournit des armes destinées à vaincre cette résistance. La minorité n'aurait-elle pas tout au moins le droit de porter la question devant les tribunaux ? Par cela même que d'après l'article 220 du Code de commerce, l'avis de la majorité est suivi, sa résolution ne peut être attaquée devant les tribunaux, lorsqu'elle rentre dans le cadre des attributions que nous lui avons reconnues au cours de cette étude. La minorité pourrait seulement prétendre que la décision intervenue ne visant pas l'exploitation normale du navire ne rentrerait pas dans les pouvoirs de la majorité, que pour sa validité, l'unanimité était requise, et que, par conséquent, elle ne saurait avoir de force obligatoire (1).

(1) En ce sens, MM. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 290.

Si l'on admettait que la minorité a un droit acquis à ce que les décisions de la majorité reçoivent une complète exécution, on devrait lui accorder par là-même, à l'égard de la majorité, un droit analogue à celui que nous avons reconnu plus haut au profit de cette dernière et lui permettre d'emprunter hypothécairement sur les parts des membres de la majorité qui feraient refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition et au besoin lui concéder le pouvoir d'obtenir un jugement autorisant la saisie et la vente de la part des récal-

50. D'anciennes lois (notamment les Statuts de Lübeck, tit. VI, chap. IV) accordaient à la minorité la faculté de se soustraire aux suites d'une résolution de la majorité, en provoquant l'estimation du navire et en mettant la majorité dans l'alternative ou bien de prendre au prix établi les parts de la minorité, ou bien de lui abandonner les siennes. Un certain nombre de législations étrangères consacrent un principe analogue. L'article 592 du Code de commerce espagnol dispose que : « les décisions de la majorité en ce qui concerne le ra-
« doub, l'équipement et l'avitaillement du navire dans
« le port de départ, obligeront la minorité, à moins que
« les associés composant la minorité ne renoncent à
« leur part, qui devra être acquise par les autres co-
« propriétaires après estimation judiciaire préalable de
« la valeur de la part ou des parts cédées. » Aux termes de l'article 884 du Code de commerce argentin : « lorsqu'un navire a besoin d'être réparé, et que la ma-
« jorité convient de faire la réparation, la minorité de-
« vra acquiescer à ladite réparation ou renoncer à sa
« part au profit des autres copropriétaires, qui devront
« l'accepter moyennant évaluation par experts, ou re-
« quérir la vente du navire aux enchères publiques. » L'article 324 du Code de commerce hollandais adopte la même solution : « Si un navire se trouve par né-

citrants. Nous avons vu que l'opinion dominante ne considérait pas que la minorité eût un droit acquis à l'exécution des décisions de la majorité.

« cessité dans un port pour être radoubé, et que la
 « majorité des propriétaires consente au radoub, la mi-
 « norité sera tenue d'y accéder ou de renoncer à ses
 « parts en faveur des autres copropriétaires qui sont
 « tenus de les accepter ; dans ce cas la valeur en sera
 « estimée par experts (1). »

En Angleterre et aux États-Unis, les intérêts de la minorité sont sauvegardés d'une façon particulière. La majorité peut faire naviguer le navire à son gré, à charge de garantir, « a safe return of the ship », le retour du navire en bon état et, en cas de perte de ce dernier, de s'engager à rembourser à la minorité la valeur de sa part. La pratique de cette stipulation a été introduite en Angleterre par la Cour d'amirauté. « The Court of
 « Admiralty interferes by arresting the ship, and pre-
 « venting the majority of owners from sending her
 « abroad against the will of the minority, without first
 « entering into a stipulation in a sum equal in value

(1) Dans le même sens : Code maritime suédois, art. 18.

Code maritime finlandais, art. 20.

Les articles 357 du Code de commerce chilien et 468 du Code de commerce allemand accordent également à la minorité le droit de renonciation à ses parts pour s'affranchir de contribuer aux dépenses votées, mais cet abandon est purement gratuit et les copropriétaires qui usent de ce moyen ne recevront rien en retour.

Dans le Mecklembourg existe une institution spéciale reconnue expressément par la législation impériale (loi du 5 juin 1869). La minorité peut provoquer l'estimation du navire et mettre la majorité en demeure d'acquiescer les parts auxquelles elle renonce ou bien de lui abandonner les siennes,

« to the shares of the dissentients, either to bring back
 « the ship or pay the value of their shares ». « La
 « Cour d'amirauté intervient en arrêtant le navire et en
 « empêchant la majorité de lui faire prendre le large
 « contre la volonté de la minorité, sans contracter d'a-
 « bord une stipulation dont le montant sera égal aux
 « parts des dissidents et aux termes de laquelle elle
 « s'engage à ramener le navire ou à leur payer la va-
 « leur de leurs parts (1) ».

51. Le Code de commerce français ne s'est pas occupé de cette question. Un jugement du Tribunal de commerce de Nantes en date du 24 janvier 1885, reconnaît à la minorité le droit de faire abandon de sa part pour s'exonérer des conséquences des décisions prises par la majorité (2). Aux termes de ce jugement, la « faculté d'abandon peut être exercée par le copropriétaire d'un navire pour sa part d'intérêt. L'abandon peut être fait en tout état de cause, tant qu'il n'y a pas été renoncé. Mais le copropriétaire qui veut user de la faculté de faire abandon, doit déclarer son intention, quand il a connaissance de la résolution prise par la majorité des copropriétaires, de faire des réparations au navire. » Une note relative à ce juge-

(1) *Smith's Mercantile Law*, p. 190.

David Maclachlan, *A treatise on the law of merchant shipping*, p. 94. Ce dernier auteur fait observer que cet usage ne concerne que l'Angleterre et qu'aucune règle semblable n'existe en Ecosse.

(2) *Revue de jurisprudence commerciale et maritime de Nantes* (1885, 4, 199).

ment, parue dans la Revue internationale de droit maritime, est ainsi conçue : « Lorsqu'il y a désaccord entre
 « les copropriétaires d'un navire sur un point qui concerne leur intérêt commun, la minorité, si elle ne
 « peut empêcher l'avis de la majorité de s'exécuter, conserve du moins la faculté de faire abandon de sa
 « part d'intérêt. Décider le contraire serait sans doute méconnaître l'idée fondamentale du privilège qui permet aux propriétaires de navires de n'engager que
 « leur fortune de mer. Mais il est évident tout d'abord que cette faculté d'abandon n'existe, pour la minorité,
 « qu'autant qu'il s'agit de dettes ou de dépenses qui n'engagent pas personnellement les membres qui la
 « composent. En outre, lorsque la minorité entend user de la faculté d'abandon, elle doit le faire dès qu'elle
 « a connaissance de la résolution de la majorité qu'elle ne veut pas accepter. Elle pourrait sans cela compromettre, dans certains cas, la fortune de la majorité,
 « en faisant retomber sur elle seule des risques et des frais courus ou faits parce qu'ils devaient être supportés par tous (1) ».

En l'absence d'une disposition législative, nous ne croyons pas devoir accorder ce droit à la minorité. La faculté d'abandon constitue un privilège qui ne saurait être étendu en dehors des cas pour lesquels il a été institué. Selon l'article 216 du Code de commerce,

(1) *Revue internationale de droit maritime* (1885, p. 379).

l'abandon n'est permis que pour échapper à la responsabilité des actes du capitaine, ou à celle encourue par suite de dommages causés aux ouvrages d'un port. Accorder à la minorité le droit de s'exonérer des conséquences des résolutions de la majorité, par l'abandon de sa part, serait créer à son profit un véritable privilège en dehors des termes de la loi. Au point de vue législatif, une réforme de notre Code de commerce en cette matière serait très utile et, à l'exemple de la plupart des législations étrangères et en s'inspirant de leurs dispositions, il serait bon de conférer cette faculté à la minorité. Cette faveur qu'on lui accorderait serait une compensation nécessaire aux pouvoirs exorbitants donnés à la majorité.

SECTION II

ADMINISTRATION DE LA COPROPRIÉTÉ CONFÉE A UN ARMATEUR- GÉRANT.

52. L'étude que nous venons de faire nous a permis de constater que l'administration de la copropriété des navires était une matière très délicate, pouvant engendrer de sérieuses difficultés. Pour les éviter, les copropriétaires poseront habituellement des règles précises au sujet de l'administration, soit dans l'acte constitutif

de la communauté, soit dans un acte postérieur, lorsqu'une exploitation d'une certaine durée les aura éclairés sur les inconvénients résultant du laconisme de la loi, qui n'a établi qu'une règle générale et ne s'est prononcée sur aucun des points suscitant les controverses que nous avons rencontrées. Dans la pratique, le mode d'exploitation du navire sera presque toujours établi par une convention claire et précise, dont les clauses viseront principalement les diverses opérations, qui donnent lieu à des contestations. Il faudra, pour éclaircir les difficultés qui peuvent surgir, examiner les termes de l'accord intervenu entre les parties. L'article 1134 du Code civil nous dit, en effet, que « les conventions tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites. » Parmi les conventions dont l'objet est de régler d'une façon différente de la loi, l'administration des navires communs, il en est une qui a une importance capitale : c'est la nomination d'un armateur-gérant. Le bâtiment pouvant être la propriété d'un grand nombre d'intéressés, il leur serait difficile de concourir tous à l'administration et à l'exploitation du navire, c'est ce qui explique pourquoi le recours à ce moyen est d'un usage fréquent. Nous pourrions nous rendre compte, au cours de ce travail, des avantages que procure la nomination d'un armateur-gérant. Elle a pour but de simplifier et de faciliter l'administration de la copropriété des navires, dont le mécanisme est si compliqué et donne naissance à tant de difficultés, lorsqu'elle est laissée à

la majorité, conformément aux dispositions de l'article 220 du Code de commerce. C'est ce qui explique pourquoi elle est usitée dans la plupart des législations étrangères (1), et même imposée par certaines d'entre elles, notamment par le Code suédois et par le Code finlandais (2).

(1) Code de commerce espagnol, art. 594, al. 1 : « Les associés « copropriétaires élisent le gérant qui doit les représenter avec la « qualité d'armateur ».

Code de commerce portugais, art. 495, al. 2 : « A défaut d'un pré-
« posé à cet emploi le capitaine est caissier de l'association (*caixa*
« *de parceria*) ».

Code de commerce allemand, art. 459 : « Une décision de la ma-
« jorité peut constituer un gérant du navire (*Korrespondentrheder*,
« *Schiffsdirektor*, *Schiffsdipponent*) ».

Cette désignation facultative, d'après l'article 459 du Code de commerce allemand, devient obligatoire dans le Mecklembourg (loi d'introduction 28 décembre 1863, p. 54). Cette disposition a sa raison d'être, car dans cette partie de l'empire allemand les parts de copropriété dans un navire sont de minime importance et, par là-même, le nombre des copropriétaires est très grand. La constitution de la majorité aurait soulevé des difficultés inextricables ; il eût été presque toujours impossible de réunir les intéressés nécessaires pour la former, à cause de leur grand nombre, et comme chaque décision doit être prise avec le concours de la majorité et que l'administration de la copropriété des navires demande de fréquentes délibérations, elle se serait en conséquence trouvée absolument entravée. Le choix d'un armateur-gérant supprime cet inconvénient.

En Angleterre et aux États-Unis les navires sont ordinairement placés sous la direction d'un armateur-gérant (*ship's husband*).

(2) Code maritime suédois, art. 10 : « Les armateurs doivent choisir un armateur-gérant ».

Code maritime finlandais, art. 99, alinéa 2 : « Quand plusieurs personnes s'associent pour équiper un navire, elles doivent désigner un « armateur en chef ou gérant, chargé de l'administration ».

Notre Code de commerce ne parle pas de l'armateur-gérant. Dans notre législation, il en est seulement question dans l'article 3, alinéa 1, de la loi du 10 juillet 1885, sur l'hypothèque maritime. Tandis que les législations étrangères se sont expliquées longuement sur la nature et l'étendue des pouvoirs de l'armateur-gérant, la nôtre est donc restée à peu près muette sur cette matière. Cette lacune est regrettable, car elle est la source d'un certain nombre de difficultés. Nous serons obligés de suppléer au silence de la loi en faisant appel aux principes généraux du droit.

53. L'armateur-gérant est une personne (l'un des quirataires ou un tiers) à laquelle les quirataires confient la gestion du navire et qui a pour mission de l'administrer et de représenter les copropriétaires (1). Le rôle joué par lui dans l'administration de la copropriété des navires offre la plus grande analogie avec celui du gérant dans les sociétés commerciales ordinaires. Comme

(1) Le Code de commerce allemand décide que pour la constitution d'un gérant ne faisant pas partie des coarmateurs, l'unanimité est nécessaire (art. 439, al. 1).

Les articles 889 du Code de commerce argentin et 326 du Code de commerce hollandais sont conçus dans le même sens.

Code de commerce argentin, art. 889 : « Pour choisir comme armateur une personne qui n'a aucune part dans la propriété du navire, il est nécessaire que l'élection soit faite à l'unanimité de tous les copropriétaires. »

Code de commerce hollandais, art. 326 : « Nul autre qu'un propriétaire ne peut être nommé directeur de l'association, si ce n'est du consentement unanime des copropriétaires. »

ce dernier, il est le mandataire des associés. En principe le droit de nommer l'armateur-gérant appartient à la majorité des copropriétaires. Une telle désignation constitue bien un acte ayant trait à l'exploitation du navire et un acte qui ne peut pas être fait seulement et isolément pour une ou plusieurs parts, mais une opération concernant nécessairement le navire entier. Toutefois si l'armateur-gérant était désigné dans l'acte constitutif de la copropriété, l'unanimité des quirataires serait requise pour son choix, qui forme un des éléments du contrat. Le droit de révocation de l'armateur-gérant appartient également à la majorité (1). Cependant, au cas où sa nomination est contenue dans l'acte constitutif de la copropriété, il revêt alors la qualité d'armateur-gérant statutaire. Le mandat qui lui est conféré est une des conditions du contrat et présente les mêmes caractères d'irrévocabilité (art. 1134 du Code civil, al. 2). La désignation d'un administrateur dont la compétence est reconnue, sera le plus souvent un motif détermi-

(1) Trib. de com. de Nantes, 14 février 1872, *Rev. de jurispr. com. et marit. de Nantes*, 1872, 1, 119.

Dans le même sens :

Code de commerce espagnol, art. 594, al. 2 : « Le directeur ou l'armateur sera révocable à la volonté des associés » ;

Code de commerce allemand, art. 439, al. 2 : « Le gérant du navire peut être révoqué à tout moment sans préjudice des droits à indemnité résultant de conventions existantes » ;

Code maritime suédois, art. 14.

Le Code maritime finlandais concède également à la majorité le droit de révocation.

nant qui poussera des individus à entrer en société. Un armateur-gérant statutaire peut du reste dire qu'il n'aurait pas consenti à faire partie de la société, s'il n'avait pas été investi de cette fonction. Dans cette hypothèse, par application de l'article 1856 du Code civil, s'il est pris parmi les quirataires il ne saurait être révoqué par ses coassociés (1). Les tribunaux auraient seuls le droit de prononcer sa révocation pour des causes légitimes. Réciproquement il ne peut renoncer à son gré au mandat dont il est chargé. Il se doit à la société. L'armateur-gérant serait également irrévocable s'il était copropriétaire de douze quirats ou plus (2). Il ne pourrait y avoir de majorité contre lui ou il la formerait à lui seul. Si l'armateur-gérant est un tiers, le pouvoir qui lui est donné est toujours révocable, mais l'accord de tous les associés est nécessaire. Tous les associés ont concouru à sa nomination et quel-

(1) Bédarride, t. I, n° 334. — Demangeat sur Bravard, t. IV, p. 471. — Boistel, p. 876. — Desjardins, T. II, n° 259, p. 40 ; Laurin sur Cresp. t. I, p. 348 ;

Rennes, 22 juillet 1863, S. 64, 2, 99. Lorsqu'il a été convenu entre les copropriétaires d'un navire construit par l'un d'eux que celui-ci n'ayant fait cette construction que pour être l'armateur du navire, conserverait cette qualité, il ne dépend pas de la majorité de l'en déposséder sous le prétexte qu'il aurait perdu sa confiance, s'il n'est pas justifié d'un fait constituant de sa part la violation des obligations contractées par lui.

(2) Code maritime suédois, art. 14 : « Si cet armateur-chef possède « plus de la moitié au moins du navire, le tribunal peut le révoquer « sur la demande des autres armateurs, mais seulement pour des « motifs sérieux ».

ques-uns d'entre eux ne sont peut-être entrés en société qu'en considération de sa personne et de ses aptitudes. Ce qui a été fait du consentement de tous ne saurait être détruit que par un consentement présentant les mêmes caractères.

54. Le mandat conféré à l'armateur-gérant peut être exprès ou tacite. Ce dernier cas sera très rare, mais il se présentera lorsque les copropriétaires n'ayant fait aucune désignation, soit dans l'acte primordial, soit dans un acte postérieur, auront laissé l'un d'entre eux ou un tiers exercer les prérogatives habituelles de l'armateur-gérant, tant dans l'intérieur de la copropriété que vis-à-vis du public, sans apporter d'opposition à cet état de choses.

Le mandat de l'armateur-gérant est essentiellement personnel. Presque toujours il a été investi de cette qualité en raison de ses aptitudes particulières et de la confiance qu'il inspirait à ceux qui l'ont préposé à la direction de l'exploitation maritime. La personne qu'il se substituerait n'offrirait pas, dans bien des circonstances les mêmes garanties. Il ne faudrait pas cependant pousser ce principe jusqu'à l'absurde, et s'il y avait urgence ou péril en la demeure (par exemple au cas où l'armateur-gérant serait dans l'impossibilité absolue de remplir sa mission), la règle générale devrait fléchir, et il y aurait lieu d'autoriser la substitution. On supposerait alors, pour la permettre, un consentement tacite du mandant, et on appliquerait au mandataire le vieil

adage « *Fecit id quod probabiliter ipse mandans peregisset* ».

55. L'armateur-gérant remplace la majorité dans l'exercice des droits qui lui sont accordés par l'article 220 du Code de commerce. Son rôle est de représenter la collectivité des quirataires, et de pourvoir à tout ce qui concerne l'exploitation normale du navire. Ses pouvoirs sont déterminés par la convention passée entre lui et les quirataires, ou, en cas de silence de la convention, par les principes admis en matière de mandat. Dans la pratique, les pouvoirs de l'armateur-gérant sont très étendus. Ils ne se bornent pas, en effet, aux actes de pure administration, mais comprennent tous ceux qui tendent à la réalisation du but de la copropriété des navires, c'est-à-dire à la navigation maritime, pourvu, bien entendu, qu'ils rentrent dans la catégorie des opérations d'intérêt commun. L'armateur-gérant étant au lieu et place des propriétaires, a évidemment le droit de fréter le bâtiment, à l'exclusion du capitaine et des cointéressés (1). L'armement, l'équipement et l'entretien du navire, la fixation de sa destination, le choix du capitaine constituent ses attributions habituelles. Il doit également passer les divers contrats et

(1) Hoechster et Sacré, t. I, p. 71.

Ruben de Couder, *Dict. de droit com. et marit.*, v. Armateur, n° 16.

Desjardins, t. II, n° 259, p. 11.

remplir les formalités nécessaires pour lui faire prendre la mer (1).

(1) Valin, sur les art. 40, liv. III, tit. IV et IX, liv. IV, tit. V de l'*Ordonnance*, t. I, p. 709 et t. II, p. 11.

Boulay Paty, t. I, p. 357.

Bédarride, t. I. n° 337.

Caumont, *Dict. de droit marit.*, v. Armateur, n° 8.

Dans le même sens : *Projet de revision du Code de commerce en 1867*.

Code de commerce allemand, art. 460, al 1 et 2 : « Dans les rap-
« ports avec les tiers le gérant du navire est, en vertu de son insti-
« tution, investi du pouvoir de faire toutes les opérations et tous
« les actes qu'entraîne d'ordinaire avec soi l'exploitation d'un navire.

« Ce pouvoir s'étend spécialement à l'équipement, à l'entretien et
« au frètement du navire, à l'assurance du fret, des dépenses de
« l'armement et frais d'avaries, ainsi qu'aux recouvrements se ratta-
« chant à l'exploitation habituelle du navire. »

Code de commerce espagnol, art. 597. « L'armateur choisira et
« engagera le capitaine, il traitera également au nom des proprié-
« taires, qui seront obligés pour tout ce qui concerne les réparations,
« le détail de l'équipement, de l'armement, les provisions de vivres
« et de combustible et le fret du navire et en général pour tout ce
« qui concerne les besoins de la navigation. »

Code de commerce hollandais, art. 328 : « L'armateur engage le
« capitaine et le congédie à volonté. »

Art. 330 : « Il a l'administration entière de tout ce qu'exigent
l'entretien, l'équipement, le ravitaillement et l'affrètement du navire. »

Dans le même sens : Code maritime suédois, art. 44.

Maclachlan, *A treatise on the law of merchant shipping*, p. 473 et
474, nous fait le portrait et nous trace le tableau des pouvoirs de
l'armateur-gérant (ship's husband), dans les termes suivants :

« The ship's husband is a confidential agent appointed by the ow-
« ners to conduct and manage on shore whatever concerns the em-
« ployment of the ship, and for that purpose has authority to give
« orders for the necessary repairs, refitting, and outfit of the ship,

56. L'extension donnée aux droits de l'armateur-gérant ne saurait être poussée à des limites extrêmes. Les actes d'aliénation ou de disposition sortent du cadre d'opérations dans lequel il a la faculté de se mouvoir. Il ne peut, à moins d'une clause particulière de la convention, contracter des emprunts à la grosse, ou des

« to see that she is properly manned, to procure a charter or freight
 « for the vessel, and fix and accept the conditions of either, to cor-
 « respond with the master when abroad on the business of the ship,
 « and to do what is needful for facilitating the prosecution of the
 « voyage, to provide for the entry and clearance of the ship at her
 « home port, to adjust and receive the freight, pay the necessary
 « disbursements and to account for and distribute the proceeds
 « among the owners.

« He his the person to receive advances of money from the diffe-
 « rent part owners in their respective proportions, to meet the ex-
 « pense of the intended voyage ; or if he lay out his own money, or
 « make himself liable for the necessary charges of the ship before
 « starting, he may before the voyage is ended sue the owners seve-
 « rally for their proportionate shares. He his the hand in which the
 « expenditure of the vessel is cleared off the is entitled to deduct the
 « expense from the earnings of the ship for the same voyage or ad-
 « venture before he distribute the nett profits to the owners, and
 « even then, if a new adventure is determined on he may apply such
 « nett profits on the necessary repair and outfit of the ship for the
 « proposed adventure. ».....

« L'armateur gérant est un agent de confiance établi par les pro-
 « priétaires pour conduire et disposer à terre tout ce qui concerne
 « l'usage du navire, et, pour atteindre ce but, il a autorité pour don-
 « ner des ordres au sujet des réparations nécessaires, du radoub et
 « de l'équipement du navire, pour s'assurer qu'il est suffisamment
 « pourvu d'hommes, pour lui procurer une charte partie ou un fret,
 « en fixer et en accepter les conditions, correspondre avec le capi-
 « taine pour les affaires du navire quand il est au loin, faire ce qui

emprunts hypothécaires sur le navire (1), consentir à la vente du bâtiment, ou pour libérer les quirataires de leurs obligations, faire abandon. L'abandon, est en effet,

« est nécessaire pour faciliter l'accomplissement du voyage, pourvoir
« à l'entrée et à l'acquit en douane du navire au port d'attache,
« établir et recevoir le fret, acquitter les déboursés nécessaires,
« dresser le compte des profits et les distribuer aux propriétaires.

« L'armateur-gérant est la personne chargée de recevoir les avances
« d'argent des divers copropriétaires sur leurs parts respectives, en
« vue de faire face à la dépense du voyage résolu ; ou s'il prend sur
« son argent personnel, ou s'il s'engage personnellement pour les
« charges nécessaires du navire avant son départ, il peut avant la fin
« du voyage poursuivre les propriétaires individuellement pour leurs
« parts proportionnelles. Il est la main dans laquelle la totalité du
« fret est assemblée à la fin du voyage, et par laquelle la dépense
« du navire est apurée. Il a le droit de déduire la dépense des gains
« du navire pour le même voyage et la même entreprise avant de
« distribuer les profits nets aux propriétaires, et même alors, si une
« nouvelle entreprise est résolue, il peut appliquer ces profits nets
« aux réparations nécessaires et à l'équipement du navire pour l'en-
« treprise que les propriétaires se proposent d'exécuter. »

(1) Loi du 10 juillet 1885 sur l'hypothèque maritime, article 3, alinéa 2 : « Si le navire a plusieurs propriétaires, il pourra être hypothéqué par l'armateur titulaire pour les besoins de l'armement ou de la navigation, avec l'autorisation de la majorité, telle qu'elle est établie par l'article 220 du Code de commerce, et celle du juge, comme il est dit à l'article 233 ».

Au cas de l'article 233 du Code de commerce, c'est-à-dire si le bâtiment est frété et que quelques-uns des copropriétaires fassent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition, l'armateur-gérant pourrait emprunter hypothécairement pour le compte des refusants sur leur part dans le navire, avec autorisation du juge et sans avoir besoin d'être muni d'un mandat spécial à cet effet. Il y a lieu de décider ainsi par analogie de ce qui est admis pour le capitaine qui, dans cette hypothèse, a la faculté de recourir à l'hypothèque sans être tenu de justifier d'un mandat spécial. Les raisons qui font

un attribut essentiel de la propriété. Il faut appliquer l'article 1988 du Code civil, suivant lequel : « Le mandat conçu en termes généraux n'embrasse que les actes d'administration. S'il s'agit d'aliéner ou d'hypothéquer ou de quelque autre acte de propriété, le mandat doit être exprès. » Le mandat spécial donné au gérant pour des actes qu'il n'a pas, en principe, le droit d'accomplir en vertu de sa qualité même, peut intervenir soit dans l'acte constitutif de la copropriété, soit dans un acte postérieur. Dans le premier cas, l'unanimité des intéressés est requise. Le mandat spécial dont se trouve investi le gérant est un élément, une des conditions du contrat. L'armateur-gérant n'aurait peut-être pas accepté cette fonction, si cette clause particulière étendant ses attributions, n'avait pas été insérée dans le pacte primordial. Dans le second cas, le consente-

accorder ce droit au capitaine militent également en faveur de l'armateur-gérant. Tous les deux représentent les copropriétaires.

Caumont, *Dict. de droit marit.*, V. Armateur n° 2.

Maclachlan, *A treatise on the law of merchant shipping*, p. 174 : « He has no implied authority however to bind them by a contract for the lengthening of the ship ». « L'armateur-gérant n'a toutefois aucune autorité implicite pour engager les copropriétaires par un contrat pour l'abandon du navire ».

Dans le même sens :

Code de commerce allemand, article 460, alinéa 5 : « A moins qu'un mandat spécial ne lui ait été conféré, l'armateur-gérant n'a pas le pouvoir de contracter au nom de l'armement collectif ou de quelques-uns des coarmateurs, des obligations par lettres de change ou par billets à ordre, d'emprunter, de vendre ou d'engager le navire ou des portions de navire. »

ment de la majorité sera suffisant pour l'habiliter à effectuer les opérations que nous avons citées plus haut. Si l'acte qu'il s'agit d'autoriser le gérant à accomplir était étranger au but de la copropriété des navires, il faudrait, même dans cette seconde hypothèse, exiger le consentement de tous les quirataires (1).

57. L'armateur-gérant pourrait-il, sans mandat spécial, assurer le navire ? La plupart des auteurs lui accordent ce droit, l'assurance étant une mesure de conservation tout indiquée (2). Un arrêt de la Cour de Rouen a décidé qu'il était tenu d'y pourvoir (3). Malgré l'autorité considérable des auteurs qui soutiennent cette opinion, nous ne croyons pas devoir l'adopter. Nous avons vu, en étudiant les pouvoirs de la majorité au sujet de l'administration, que l'assurance n'était pas un acte d'intérêt commun, ne pouvant être fait que pour le navire entier, chaque copropriétaire ayant de son côté la faculté de faire assurer sa part d'intérêt. Assurer le navire équivaldrait à assurer chaque part. L'acte interviendrait dans l'intérêt individuel et non dans l'intérêt commun. Ne constituant pas une opération d'intérêt commun, l'assurance ne saurait rentrer dans les attri-

(1) En ce sens : MM. Lyon-Caen et Renault, *Traité des sociétés commerciales*, n° 261.

(2) Laurin sur Cresp, t. I, p. 359.

Desjardins, t. II, n° 259.

MM. Lyon-Caen et Renault, *Précis de droit commercial*, t. II, n° 1647.

(3) Rouen, 4 décembre 1872. (S. 73, 2, 468).

butions ordinaires de l'armateur-gérant. Il aurait besoin, pour la contracter, d'être muni d'un mandat à cet effet. Cette solution est admise dans tous les pays maritimes étrangers (1).

58. L'armateur-gérant, avons-nous dit, représente la

(1) Code de commerce allemand, art. 460, al. 5 : « A moins qu'un mandat spécial ne lui ait été conféré, l'armateur-gérant n'a pas le pouvoir de.... faire assurer le navire. »

Code de commerce portugais, art. 495, al. 3 : « Le caissier ne peut, sans le consentement de la majorité des intéressés.... assurer le navire. »

Code de commerce espagnol, art. 598 : « L'armateur ne pourra.... assurer le navire sans la décision de la majorité des copropriétaires. »

Code de commerce argentin, art. 900 : « L'armateur ne peut faire assurer le navire sans l'autorisation expresse de tous les copropriétaires. »

Code de commerce hollandais, art. 333 : « Le directeur de l'association ne peut faire assurer le navire qu'avec l'autorisation expresse de tous les copropriétaires. »

Code maritime suédois, art. 44 : « Pour l'assurance de tout ou partie du navire il a besoin d'une autorisation spéciale. »

Maclachlan, *A treatise on the law of merchant shipping*, p. 174, nous dit : « He has no implied authority however to bind them by a contract of insurance on the ship. » « L'armateur-gérant n'a toutefois aucune autorité implicite pour lier les copropriétaires par un contrat d'assurance sur le navire. »

A la page 99 du même ouvrage, le même auteur s'exprime ainsi : « But an insurance effected on the ship, or the ship and freight as it no part necessarily of the joint adventure cannot be charged upon the joint proceeds without the common consent of the owners, unless the ship be partnership property ». « Mais une assurance contractée sur le navire, ou sur le navire et le fret, n'étant pas une partie nécessaire de l'entreprise commune ne peut grever les profits communs, sans le consentement commun des propriétaires, à moins que le navire ne soit la propriété d'une société, »

collectivité des quirataires. En cette qualité, il exerce les actions du navire, poursuit les débiteurs et recouvre les créances des copropriétaires ; inversement, il acquitte les dettes des quirataires envers les tiers et se trouve défendeur légal à toutes les actions dirigées contre la copropriété (1). La prescription interrompue par une citation en justice contre l'armateur, l'est également contre l'armement tout entier (2). Le projet de revision du Code de commerce (1867) contenait un article 229 ainsi conçu : « L'armateur qui est propriétaire ou mandataire des propriétaires représente en justice les propriétaires du navire pour tout ce qui est relatif à l'armement et à l'expédition. » Il y a lieu d'étendre à l'armateur ce que le tribunal de commerce d'Anvers disait du capitaine, le 8 décembre 1876 (3). Ce n'est pas un mandataire ordinaire auquel s'applique la règle : « Nul ne plaide par procureur », mais un mandataire exceptionnel pouvant agir en son nom personnel pour le compte des propriétaires. Le rôle de l'armateur-gérant offre une grande analogie avec celui du capitaine. Le premier est préposé à la gestion et à l'administration de la copropriété, le second à la conduite du navire. Pourquoi refuserait-on à l'armateur-

(1) Bédarride, t. I, n° 337.

Rennes, 7 mai 1818 (Dalloz, v. *Droit maritime*, n° 256).

(2) Rouen, 16 juillet 1873, S. 73, 2, 211 ; J. P., 1873, 875 ; D. 74, 2, 174.

(3) Tribunal de commerce d'Anvers, 8 décembre 1876, *Journal du droit int. priv.*, t. IV, p. 556.

gérant, chargé de la direction générale de l'entreprise, ce qu'on accorde au capitaine, dont les fonctions se réfèrent à une mission spéciale : la conduite du navire ? Sile capitaine, en vertu de la tradition et de la jurisprudence (1), a le pouvoir d'agir en son nom personnel pour le compte des propriétaires, à plus forte raison l'armateur-gérant doit-il jouir de la même prérogative. A ce point de vue, l'armateur-gérant serait assimilable au commissionnaire, qui a le droit d'agir en son nom personnel quoique dans l'intérêt de son commettant (2).

Cette solution est admise dans la plupart des législations maritimes étrangères (3).

59. L'armateur-gérant doit s'acquitter de ses fonctions avec zèle et comme un homme diligent. Il doit

(1) Desjardins, t. II, n° 259, p. 43.

(2) *Contrà*, MM. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit com.*, t. V, n° 316, p. 199.

(3) Code de commerce allemand, art. 460, al. 5 : « Le gérant du « navire a le pouvoir de représenter en justice l'armement collectif. »

Code de commerce hollandais, art. 327 : « Il représente tous les « associés et peut agir en leur nom en justice tant judiciairement « qu'extrajudiciairement. »

Code maritime suédois, art. 48 : « Dans les affaires qui concernent « l'ensemble des armateurs (armatorerie, redieriet.), c'est l'armateur- « gérant qui doit être actionné ».

Code de commerce espagnol, art. 595 : « L'armateur représentera « la propriété du navire et il pourra personnellement et en cette « qualité agir judiciairement et extrajudiciairement pour tout ce qui « a trait au commerce ».

Code de commerce argentin, art. 890 : « L'armateur représente « tous les associés et il peut agir en leur nom judiciairement ou « extrajudiciairement ».

apporter à l'administration des affaires de la copropriété les soins d'un bon père de famille (article 1137 du Code civil) (1). Conformément aux principes du droit commun il serait responsable, envers les quirataires, des fautes qu'il commettrait dans sa gestion (article 1992 du Code civil). Pour apprécier le degré de sa responsabilité, il y aurait lieu de faire une distinction entre le cas où le mandat qu'il exerce est purement gratuit et celui où il est rémunéré. L'article 1992, alinéa 2, du Code civil déclare, en effet : « que la responsabilité relative aux fautes est appliquée moins rigoureusement à celui dont le mandat est gratuit qu'à celui qui reçoit un salaire. »

60. Par les actes qu'il accomplit, l'armateur-gérant oblige les quirataires (nous examinerons cette question dans le chapitre suivant), mais s'oblige-t-il lui-même ? Il est évident que si l'armateur-gérant est un des quirataires, il sera obligé en cette qualité, mais si c'est un tiers qui occupe ce poste, que faudra-t-il décider ? En principe, et suivant les règles générales du mandat, il contracterait au nom de ses mandants, sans être tenu personnellement. Dans notre matière, une condition essentielle est cependant nécessaire pour cela. Il faut que ceux avec lesquels il a traité n'aient pas été trompés sur sa qualité et aient su qu'ils n'avaient pas affaire à

(1) Code de commerce allemand, art. 464 : « Le gérant du navire « est tenu d'apporter aux affaires de l'armement les soins d'un bon « armateur. »

un copropriétaire. A défaut de cette condition, les tiers sont en droit de croire que l'armateur-gérant est un quirataire, et, dès lors, ils peuvent le traiter comme tel au point de vue de l'obligation personnelle. Ils ont compté sur cette garantie en contractant, il serait injuste de les en priver dans la suite.

61. L'armateur-gérant étant un mandataire chargé d'administrer, doit, par là-même, rendre des comptes de gestion aux copropriétaires du navire, leur verser le montant des profits réalisés au cours de l'entreprise et des créances par lui recouvrées. Selon l'article 1993 du Code civil : « tout mandataire est tenu de rendre compte « de sa gestion et de faire raison au mandant de tout ce « qu'il a reçu en vertu de sa procuration ». Si l'armateur-gérant avait fait des avances dans l'intérêt de l'exploitation du navire et si les recettes étaient insuffisantes à les couvrir, il aurait le droit de réclamer à chaque quirataire la contribution qui lui incombe. L'article 1999 du Code civil dit que : « le mandant doit rembourser au mandataire les avances et frais que celui-ci a faits pour l'exécution du mandat ». La convention fixera habituellement l'époque de la reddition des comptes. Les intéressés ont toujours d'ailleurs la faculté de prendre une délibération tendant à requérir l'apurement des comptes. La surveillance de la gestion, l'examen des livres et des pièces justificatives, sont en tout temps permis aux copropriétaires qui ont également le droit de demander à l'armateur-gérant de leur

fournir des informations sur toutes les affaires de la copropriété (1). Notre Code ne contenant aucune disposition sur l'armateur-gérant, nous appliquons par analogie les principes du mandat et les règles ordinairement admises en matière de sociétés commerciales. Certaines lois étrangères précisent d'une façon minutieuse la manière dont les comptes du gérant seront reçus et fixent l'époque à laquelle ce règlement aura lieu (1).

(1) Code de commerce allemand, art. 465 : « Le gérant du navire doit « tenir un livre spécial relatif aux faits de sa direction et conserver « les documents justificatifs. Il doit aussi donner connaissance à chacun « des coarmateurs, sur sa demande, de toutes les circonstances concernant l'armement collectif, en particulier le navire, le voyage, l'équipement, il doit toujours laisser chacun des coarmateurs examiner les livres, lettres et papiers relatifs à l'armement collectif ».

Art. 466 : « Le gérant du navire est tenu à toute époque de rendre « compte sur la résolution des coarmateurs ».

Code de commerce portugais, art. 495, al. 4 : « A la fin de chaque « voyage le caissier doit rendre compte aux intéressés de la situation « de l'association et répartir entre eux les bénéfices ou les pertes ».

Code de commerce espagnol, art. 599 : « L'armateur-gérant d'une « association rendra compte à ses associés du résultat de chaque « voyage, sans préjudice de l'obligation de tenir toujours à la disposition desdits associés les livres et la correspondance relative au « navire et à ses expéditions ».

Code maritime suédois, art. 15 : « L'armateur-chef est obligé de « tenir la comptabilité et devra rendre compte de sa gestion aux « coarmateurs et ce, pour chaque année, dans le délai d'un mois après « l'expiration de celle-ci ».

Code maritime finlandais, art. 19, al. 2 : « Le gérant présente tous « les ans un compte rendu de son administration ».

Dans le même sens :

Code de commerce hollandais, art. 338 à 340 ;

Législation anglaise (Maclachlan, *A treatise on the law of merchant*

62. L'administration d'une société réclame nécessairement un règlement de comptes destiné à établir les droits et obligations des membres qui la composent, à présenter le bilan, la situation financière de la société et à faire connaître si elle est en voie de prospérité ou si elle est en perte. A la suite de ce règlement de comptes, on pourra savoir quelle est l'étendue des bénéfices à partager. Les bénéfices ne sauraient exister en effet que lorsque les profits dépassent les dettes de la société. Nous devons nous demander comment s'opérera ce règlement de comptes entre les quirkataires, soit que l'administration de la copropriété ait été effectuée par la majorité agissant dans la limite des pouvoirs que nous lui avons reconnus, soit qu'elle ait été confiée à un armateur-gérant. La loi étant demeurée muette sur ce point, il y a lieu de se référer aux principes généraux. Aux termes de l'article 9 du Code de commerce : « tout commerçant est tenu de faire chaque année un inventaire de ses effets mobiliers et immobiliers, et de ses dettes actives et passives et de le copier, année par année, sur un registre à ce destiné ». Il en est de même dans les sociétés et le principe du règlement de compte annuel, usité dans la pratique commerciale, est obligatoire dans les sociétés par actions. A la fin de l'exercice annuel, dans ces sociétés, une assemblée générale d'actionnaires est appelée à statuer sur les comptes et sur

shipping. L'armateur-gérant doit rendre ses comptes au bout d'un délai raisonnable.

les propositions de distribution de dividendes qui lui sont présentées par le gérant ou les administrateurs (Loi du 24 juillet 1867, articles 10 et 32). Nous déciderons également que dans la copropriété des navires, il y aura lieu à l'établissement de ce compte annuel. Les copropriétaires jugeront, d'après les éléments qui leur sont fournis, quels sont les bénéfices de l'exploitation, s'il faut les distribuer et dans quelle proportion, quelle somme il sera prudent de prélever pour constituer un fonds de réserve destiné à faire face aux diverses éventualités et aux pertes qui pourraient subvenir dans la suite, afin d'éviter de recourir à un appel de fonds, auquel les quirataires seraient obligés de contribuer. Indépendamment du règlement annuel, les parties jouiraient d'une complète liberté pour convenir qu'un règlement de comptes aurait lieu, quand une entreprise serait terminée, quand le voyage du navire serait achevé. Dans la pratique, ce mode de procéder est fréquemment employé. Quand un navire est de retour à son port d'attache, les quirataires ou l'armateur-gérant passent le compte des profits et pertes de l'expédition, déduisent du fret qu'ils ont perçu le montant des dépenses de cette expédition, examinent s'il y a lieu de réserver une partie du fret qui forme le bénéfice, pour parer aux entreprises futures et se partagent ce qui reste du profit après cette déduction et ce prélèvement. Même avant l'expiration de l'année ou la fin du voyage, nous pensons que chaque copropriétaire aurait le droit d'exiger

une répartition provisoire des recettes déjà opérées, pourvu qu'elles ne fussent pas nécessaires pour couvrir les dettes de la société, ou indispensables pour permettre de subvenir à des dépenses ultérieures, par exemple une réparation du bâtiment, ou une nouvelle expédition déjà fixée et arrêtée par la majorité (1).

63. Dans quelle proportion se répartiront les bénéfices et les pertes de l'entreprise ? Il est évident que si les quirkataires ont fait une convention à cet égard, la question ne peut soulever de difficultés. On s'en tiendra aux termes de la convention, pourvu qu'elle ne soit pas contraire aux prohibitions de l'article 1855 du Code civil aux termes duquel : « la convention qui donnerait à l'un des associés la totalité des bénéfices, est nulle, ainsi que la stipulation qui affranchirait de toute contribution aux pertes, les sommes ou effets mis dans le fonds de la société par un ou plusieurs des associés ». On ne pourrait convenir qu'un seul quirkataire aurait droit de prendre tous les bénéfices sans rien laisser aux

(1) Code de commerce allemand, art. 469, alinéas 2 et 3 :

« Le calcul des bénéfices et des pertes, et le payement des dividendes a lieu toutes les fois que le navire revient au port d'attache ou après qu'il a terminé son voyage, dans un autre port et que les gens de l'équipage ont été congédiés.

« En outre l'argent disponible doit être distribué provisoirement entre les coarmateurs proportionnellement à la part de chacun dans le navire, même avant les époques ci-dessus fixées, si ces sommes ne sont pas nécessaires pour les dépenses ultérieures à faire ou pour payer quelques-uns des coarmateurs à raison de leurs créances sur l'armement collectif. »

autres. Ce serait une société léonine. De même un copropriétaire ne saurait être affranchi de toute contribution aux pertes, il doit les subir au moins jusqu'à concurrence du montant de ses rapports, c'est-à-dire de la valeur de la part d'intérêt, des quirats qu'il possède dans le navire commun. Dans la pratique, il est fréquemment accordé à l'armateur-gérant, comme rémunération de ses peines et soins, une somme fixe à laquelle il a droit en tout état de cause, indépendamment de sa part dans les bénéfices, que la société ait réalisé un gain ou qu'elle ait subi une perte. Il en est de même au profit de l'armateur ou de la personne dont le nom figure seul dans l'acte de francisation, lorsque la copropriété revêt le caractère d'une association en participation, situation particulière que nous examinerons dans un des chapitres suivants. Cette clause est parfaitement licite, pourvu bien entendu que la somme fixe, ainsi attribuée, n'englobe pas la totalité ou la presque totalité des bénéfices éventuels ; il y aurait là un véritable pacte léonin.

Si aucune convention n'est intervenue entre les intéressés au sujet de la répartition des bénéfices et des pertes, quelle solution devons-nous donner ? En l'absence d'une dérogation, il faudra revenir à l'application des principes du droit commun, et décider par analogie de l'article 1833 du Code civil, que les quirataires supporteront les pertes et auront droit aux bénéfices en proportion de la valeur de leurs parts dans la so-

ciété, en proportion de leurs quirats (1). Supposons qu'il y ait eu une perte ou un bénéfice de 24,000 francs, que le navire soit possédé par huit quirataires. L'un d'eux est détenteur de douze quirats, un autre de six, et six propriétaires différents chacun d'un quirat. Le possesseur des douze quirats aura droit à 12,000 francs ou supportera une perte de 12,000 francs, le possesseur de six quirats prendra pour sa part 6,000 francs ou déboursa 6,000 francs, et les six derniers quirataires recevront chacun 1,000 francs, ou seront tenus de la même somme dans la contribution aux pertes. Si l'on exerçait un prélèvement sur les produits de l'entreprise pour constituer un fonds de réserve, il s'opèrerait d'après les mêmes principes. Chaque quirataire subirait, sur la part de bénéfices lui revenant, une retenue proportionnelle à sa portion d'intérêt.

Toutefois, il est nécessaire de remarquer dès à présent, qu'en ce qui concerne les dettes sociales, ces solutions ne sont vraies que dans l'intérieur de la copropriété, dans les rapports des associés entre eux. Nous verrons, en effet, que vis-à-vis des tiers, les divers intéressés sont obligés solidairement, et qu'en consé-

(1) Code de commerce allemand, article 469, alinéa 1 :

« La répartition des bénéfices et des pertes se fait proportionnellement à l'importance des parts dans le navire. »

Code de commerce espagnol, art. 601 :

« S'il y a des bénéfices, les copropriétaires pourront réclamer de l'armateur-gérant la part qui leur revient dans les dits bénéfices en proportion de leur participation... »

quence, un copropriétaire peut être contraint d'acquitter l'intégralité de la dette. Il est vrai qu'ensuite il aura un recours contre ses coassociés, auquel il aura le droit de réclamer le montant de leur contribution personnelle calculée d'après les règles précédemment posées. Ce recours serait d'ailleurs soumis à la règle de l'article 1214 du Code civil, qui déclare : « que le codébiteur d'une dette solidaire, qui l'a payée en entier, ne peut répéter contre les autres que les parts et portions de chacun d'eux, » et que : « si l'un d'eux se trouve insolvable, la perte qu'occasionne son insolvabilité se répartit par contribution entre tous les autres codébiteurs solvables et celui qui a fait le paiement. »

Nous venons d'étudier l'administration de la copropriété des navires, soit par les quirataires eux-mêmes, soit par l'intermédiaire d'un armateur gérant. Il nous reste maintenant à examiner les conséquences de cette administration, ou, en d'autres termes, les droits qu'elle fait naître au profit des copropriétaires et les obligations qu'elle leur impose à l'égard des tiers. Ce sera l'objet du chapitre suivant.

CHAPITRE III

DROITS ET OBLIGATIONS DES COPROPRIÉTAIRES A L'ÉGARD DES TIERS.

64. La copropriété des navires joue un rôle essentiellement actif. Son administration est la source de nombreux contrats, d'où découlent nécessairement des droits et des créances au profit des quirataires, et, réciproquement, des obligations et des dettes de ces derniers à l'égard des tiers. Les copropriétaires peuvent administrer le navire eux-mêmes ou en confier la gestion à un mandataire (armateur-gérant), qui agit en leur nom. Si les copropriétaires administrent eux-mêmes, le droit de poursuite contre les tiers leur appartient pour les obliger à l'exécution des conventions qu'ils auraient contractées. Le montant des bénéfices résultant de l'expédition et de l'entreprise est touché par eux et ils procèdent à une répartition en proportion de leur intérêt dans le navire. Au cas où les copropriétaires sont représentés par un armateur-gérant, c'est à lui qu'incombe la charge de remplir toutes les formalités que les quirataires accompliraient eux-mêmes. Il poursuivra les débiteurs des quirataires, touchera les pro-

duits et les gains afférents à la navigation et les répartira entre les intéressés. En payant entre ses mains, les débiteurs seront valablement déchargés, car il a évidemment le pouvoir de toucher pour le compte des quirataires. Indépendamment de l'armateur-gérant, dont la nomination est facultative, les copropriétaires sont représentés par le capitaine, dont la nomination est obligatoire et dont le choix est restreint dans une certaine classe d'individus munis d'un brevet spécial. L'engagement du capitaine n'est pas un simple louage de services comme celui des gens de l'équipage, c'est aussi un mandat. Le capitaine n'est pas seulement préposé à la direction et à la conduite d'un bâtiment de commerce, mais il est chargé de représenter les quirataires auprès des tiers, particulièrement auprès des chargeurs, et d'effectuer les opérations nécessaires pour la réussite du voyage. Le capitaine est armé de certains droits et tenu de s'acquitter de certains devoirs avant le départ du navire. Il en est de même durant le voyage et à l'arrivée du navire dans un port. C'est avec lui que traitent les tiers qui veulent charger des marchandises sur le navire. C'est lui qui délivre les connaissements. C'est à lui qu'appartiennent, de la manière la plus absolue, la direction du voyage, depuis le départ jusqu'au débarquement, la conduite du bâtiment et le gouvernement de l'équipage. Il est, en un mot, « le maître du navire après Dieu ». Nous ne saurions entrer dans le détail des pouvoirs du capitaine ; nous sortirions en

effet des limites de l'étude que nous nous sommes proposée. Qu'il nous suffise de dire que le capitaine, dans l'exercice de ses fonctions, fera naître des créances au profit des quirataires et les engagera vis-à-vis des tiers, notamment par des emprunts. Le capitaine pourrait poursuivre ceux avec lesquels il a contracté pour les contraindre à l'accomplissement de leurs engagements. Il doit remettre aux copropriétaires toutes les sommes qu'il aurait pu toucher à l'occasion de la navigation.

65. En ce qui concerne les droits des quirataires à l'égard des tiers, il ne s'élève aucune difficulté en droit et en pratique. En conséquence, il nous semble inutile de nous étendre sur ce sujet, mais il n'en est pas de même quand il s'agit de leurs obligations. Sont-ils responsables solidairement ou sont-ils obligés seulement pour leur part et portion, pour tout ce qui a trait au navire et à son expédition? Pour apprécier l'étendue de la responsabilité des copropriétaires, il faut distinguer selon que les engagements ont été pris par eux directement ou par un tiers qui les représente. En examinant ce dernier cas, il est nécessaire d'établir une sous-distinction entre les actes de l'armateur-gérant et ceux du capitaine.

66. I. *Les engagements ont été pris directement par les quirataires.* Dans cette hypothèse il ne saurait y avoir de doute. Si les copropriétaires s'engageaient conjointement envers les tiers, l'obligation qui en résulterait serait certainement solidaire : « Quand les coparti-

« cipeants traitent et s'obligent en commun, dit M. Delangle, il y a solidarité, c'est la conséquence du principe invariablement appliqué dans les matières de commerce qu'une opération commerciale faite sans division par plusieurs, entraîne une obligation solidaire (1) ».

Lorsque les copropriétaires exploitent directement le navire par eux-mêmes, ils sont tous tenus solidairement envers les tiers des obligations contractées par la majorité d'entre eux. L'article 220 du Code de commerce décide qu'en tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi. La majorité puise dans les pouvoirs d'administration qui lui sont ainsi conférés, et que nous avons étudiés en détail dans le chapitre précédent, le droit d'obliger la minorité. En agissant, elle s'oblige également elle-même. Les quirataires sont donc soumis à la responsabilité solidaire en vertu d'un principe général consacré par une longue tradition et un usage constant et pouvant se formuler dans les termes suivants : « En matière commerciale, tous les coobligés sont tenus solidairement à moins de convention contraire ». De plus, nous avons reconnu que la copropriété des navires constituait une société commerciale *sui generis* et nous avons accordé aux quirataires la qualité d'associés. Dans les sociétés commerciales, le principe domi-

(1) Delangle, *Traité des Sociétés commerciales*, t. II, p. 275.

nant est qu'il y a solidarité entre les associés (articles 22, 23, 27 et 28 du Code de commerce). Les associés en nom collectif, les commandités et les commanditaires, au cas où ces derniers viendraient à s'immiscer dans la gestion, sont obligés solidairement. La société anonyme et la société en commandite par actions seules font exception, car ce sont plutôt des associations de capitaux que des associations de personnes. Nous sommes donc conduits à admettre l'obligation solidaire des copropriétaires (1).

67. II. *Les engagements ont été pris au nom des quirataires, par un tiers qui les représente.* Dans cette hypothèse, il est bien certain que tout ce qu'il fait, on ce qui est fait contre lui rejaillit sur les copropriétaires, et que, par ses actes, il les engage au vis-à-vis des tiers, mais quelle sera l'étendue de leur responsabilité ? Étudions d'abord la question au point de vue des faits du capitaine, nous aborderons ensuite l'examen de la solution que nous devons donner au sujet de ceux qui sont accomplis par l'armateur-gérant.

(1) En droit romain, au contraire, les armateurs n'étaient tenus que *pro rata parte*, quand ils agissaient eux-mêmes.

SECTION I

RESPONSABILITÉ DES QUIRATAIRES EN CE QUI CONCERNE LES FAITS
DU CAPITAINE.

68. Les copropriétaires sont-ils tenus solidairement des faits du capitaine ? En droit romain, la question ne soulevait aucun doute : « *Si plures naves exerceant cum quolibet eorum in solidum agi potest* », nous dit la L. 1, § 25, D, *de exercitoria actione*, XIV, 1, et la L. 2 nous en donne la raison : « *ne in plures adversarios distringatur qui cum uno contraxerit.* » Cette opinion s'est perpétuée dans l'ancien droit. Loccenius (*De jure maritimo et navali*, p. 250) s'exprimait ainsi : « *Non solum autem exercitores, ex facto magistri navis tenentur in solidum, sed etiam ex facto ejus quem sibi substituit magister navis.* » Peckius, Vinnius et Kuricke partageaient le même avis. L'art 2, L. II, tit. VII de l'Ordonnance de 1681, était à peu près semblable à l'article 216 de notre Code de commerce : « Les propriétaires de navire seront responsables des faits du maistre. » Valin et Emérigon pensaient que la responsabilité était solidaire. D'après Valin : « si le navire appartient à plusieurs, tous sont tenus solidaire-

« ment des faits du maître (1). » Suivant Emérigon :
 « les propriétaires de navire répondent solidairement
 « de tout ce que fait le capitaine dans le cours du
 « voyage, pour cause de la navigation, mais cette action
 « solidaire ne compète contre les propriétaires que
 « jusqu'à la concurrence de l'intérêt qu'ils ont sur le
 « corps du navire (2). » Pothier, qui soutient la même
 thèse, croit que le fondement de l'action solidaire réside
 dans l'Ordonnance de 1673, qui déclare les associés
 de commerce obligés solidairement à toutes les dettes
 de leur société. Certains auteurs, cependant, combattent
 cette solution : « Remarquons, disait Grotius, une
 « décision mal fondée des lois romaines, qui veulent
 « que si un vaisseau appartient à plusieurs, chacun
 « d'eux soit tenu solidairement du fait du patron. Cela
 « n'est ni conforme à l'équité naturelle, qui rend cha-
 « cun responsable seulement pour sa part, ni avanta-
 « geux au public, puisque les particuliers peuvent être
 « fort rebutés de mettre des vaisseaux en mer par la
 « crainte d'être responsables presque à l'infini du fait
 « d'un patron. Aussi voit-on qu'en Hollande, cette loi
 « du droit romain n'a jamais été suivie (3). » Cette
 doctrine n'avait pas prévalu et on peut affirmer que

(1) Valin, t. I, p. 537.

(2) Emérigon, t. II, p. 482.

(3) Grotius, *Le droit de la guerre et de la paix*, Liv. II, Chap. VI, § 43.

Dans le même sens : Wedderkop.

dans l'ancien droit la grande majorité des auteurs admettaient le principe du droit romain et se prononçaient en faveur de la solidarité.

Le Code de commerce a-t-il rompu avec cette tradition constante et devons-nous rejeter l'idée de solidarité ? C'est ce qu'il nous faut à présent examiner. L'article 216 du Code de commerce reproduit à peu près textuellement l'article 2, Liv. II, Tit. VIII de l'Ordonnance de 1681, qui était ainsi conçu : « Les propriétaires de navires seront responsables des faits du « maître ; mais ils en demeureront déchargés en abandonnant leur bastiment et le fret. » Le Code s'est inspiré, en matière maritime, de l'Ordonnance de 1681 et des ouvrages des auteurs qui l'ont commentée. Rien, dans les travaux préparatoires, ne peut laisser présager que nos législateurs ont entendu en répudier les opinions.

69. Quelques auteurs enseignent cependant que la dette résultant des faits du capitaine est essentiellement divisible entre les intéressés (1). D'après eux, on doit appliquer à la copropriété des navires le principe posé par l'article 1202 du Code civil ainsi conçu : « La solidarité ne se présume point, il faut « qu'elle soit expressément stipulée. Cette règle ne « cesse que dans le cas où la solidarité a lieu de

(1) Demangeat sur Bravard, t. IV, p. 471.

Alauzet, n° 1724.

Bédarride, t. I, n° 299.

« plein droit, en vertu d'une disposition de la loi ». Dans notre matière, aucun texte n'indique l'existence de la solidarité ; en conséquence, elle ne saurait être admise. Il est facile de répondre à cet argument. En règle générale, l'adoption du principe de l'article 1202 du Code civil devra servir de ligne de conduite. Dans les sociétés civiles, les associés ne sont pas tenus solidairement (art. 1862 du Code civil). « Dans les sociétés autres que celles de commerce, les associés ne sont pas tenus solidairement des dettes sociales, et l'un des associés ne peut obliger les autres, si ceux-ci ne lui en ont conféré le pouvoir ». De cet article, en vertu d'un argument *a contrario*, on est amené à conclure que dans les sociétés de commerce la solidarité est la règle habituelle. Si le législateur a pris soin de dire que la solidarité était exclue des sociétés autres que celles de commerce, c'est qu'évidemment ces dernières étaient régies par des principes tout différents. Dans la société en nom collectif, il y a solidarité des associés (article 22 du Code de commerce) ; de même dans la commandite pour les commandités (Code de commerce, article 23), et pour le commanditaire qui s'immisce dans la gestion (Code de commerce, articles 27 et 28). Il est vrai que, dans la société anonyme, la solidarité n'existe pas. La raison de cette exception est que cette société constitue plutôt une association de capitaux qu'une association de personnes. Nous avons vu au commencement de l'étude de la copropriété des

navires qu'elle revêtait le caractère d'une société commerciale *sui generis*. Par conséquent, elle est soumise aux règles habituelles de ces sociétés et au principe de la solidarité qui, d'après une tradition constante, a toujours dominé et prévalu dans cette catégorie de sociétés. Néanmoins, nous sommes obligés de reconnaître que les auteurs qui refusent d'admettre l'obligation solidaire des quirataires, sont restés logiques avec eux-mêmes. Aux yeux de ces jurisconsultes, la copropriété des navires n'est pas une société, mais une simple communauté d'intérêts échappant par suite aux principes ordinaires des sociétés (1).

70. A l'appui de leur doctrine, les auteurs que nous combattons ont apporté un autre ordre d'arguments, qui n'est qu'une déduction et qui résulte nécessairement de leur façon d'envisager la copropriété des navires au point de vue de sa nature et du caractère de simple communauté d'intérêt qu'ils lui attribuent. N'étant pas des associés, lorsqu'ils sont représentés par un tiers qui agit en leur nom, les quirataires ne sont que des mandants obligés seulement en proportion de leur intérêt. Nous pouvons réfuter cette objection. D'après le droit commun, le mandat donné par plusieurs, pour une affaire qui les intéresse, ne les oblige solidairement qu'envers le mandataire (article 2002 du Code civil). « Lorsque le mandataire a été constitué par plusieurs

(1) Demangeat, sur Bravard, t. IV, p. 466.

Alauzet, t. III, n° 4127, 1^{re} édit. et t. IV, n° 1725, 2^e édit.

personnes pour une affaire commune, chacune d'elles est tenue solidairement envers lui de tous les effets du mandat ». A l'égard des tiers, ils ne sont tenus que pour leur part et portion. Il en est autrement en matière commerciale et, dans cette hypothèse, ils sont soumis à l'obligation solidaire. Pothier s'exprime ainsi : « Lors-
 « que plusieurs négociants ont commis quelqu'un à leur
 « commerce, à la conduite de leur vaisseau ou à la di-
 « rection d'un bureau, ils sont tenus solidairement des
 « obligations de leur préposé et ils n'ont pas le béné-
 « fice de division entre eux, qui est accordé aux fidé-
 « jusseurs » (1). « En droit civil, le mandataire n'au-
 « rait pas contracté, ainsi que l'observe Domat, sans la
 « sûreté qui résulte pour lui de la solidarité des man-
 « dants. En matière de commerce, les tiers ne contrac-
 « teraient pas non plus en sûreté avec un simple pré-
 « posé, s'ils n'avaient pas pour garantie l'obligation so-
 « lidaire de ses préposants. Cela est vrai surtout en
 « matière maritime, où le crédit s'accorde au navire, à
 « ses propriétaires, dont les noms l'accompagnent par-
 « tout ». L'opinion de Pothier et de Domat s'impose
 aujourd'hui comme autrefois et pour les mêmes rai-
 sons.

71. Ne pourrait-on pas trouver un argument contre l'existence de la solidarité dans la limitation de la responsabilité du capitaine copropriétaire dans la propor-

(1) Pothier, *Traité des obligations*, n° 450.

tion de son intérêt et ne devrait-on pas dire que par cette disposition de la loi du 14 juin 1841, le législateur a voulu montrer qu'il se séparait complètement de la tradition acceptée jusqu'alors ? Certains auteurs l'ont soutenu et ont dit qu'en limitant la responsabilité du capitaine copropriétaire dans la proportion de son intérêt, le législateur avait clairement manifesté son intention de considérer les copropriétaires comme tenus de la même façon. Celui qui a contracté personnellement n'est obligé qu'en proportion de son intérêt, comment se ferait-il que ceux qui n'ont agi que par son intermédiaire fussent obligés différemment ? Si le capitaine copropriétaire n'est engagé que dans la limite de son intérêt *a fortiori* les quirataires doivent-ils jouir du même bénéfice. L'argument invoqué par ces auteurs se retourne contre eux. Dans la loi de 1841, le législateur n'a pas voulu abandonner la tradition et manifester son intention de regarder les quirataires comme tenus seulement au *prorata* de leurs parts, mais il a obéi à d'autres mobiles, il a cédé à d'autres considérations. La loi, en refusant au capitaine copropriétaire la faculté d'abandon, le laissait exposé à une responsabilité « *in universum* » pouvant englober sa fortune de terre. C'est cette responsabilité qu'elle a voulu restreindre ainsi que le démontrent péremptoirement les travaux législatifs de 1841. Les autres copropriétaires ont la faculté d'abandon, qui leur permet de s'affranchir des conséquences désastreuses de leur obligation et d'empêcher leur

fortune de terre d'être atteinte. La faveur accordée au capitaine n'avait plus sa raison d'être à leur égard. N'ayant statué que pour le capitaine et n'ayant établi d'exception qu'en ce qui le concernait, les législateurs de 1841 ont évidemment entendu laisser les autres copropriétaires sous l'empire du droit commun et le régime de la solidarité établi par une tradition constante. Les exceptions ne s'appliquent qu'au cas spécial qu'elles visent et ne sauraient être étendues par voie d'analogie.

Nous sommes donc amenés à conclure que les quirataires sont tenus solidairement des faits du capitaine (1).

72. Cette responsabilité peut paraître rigoureuse. Les copropriétaires ne jouissent pas d'une liberté complète dans la désignation du capitaine. Le choix de celui-ci, pour des motifs d'ordre public, est restreint dans une certaine classe d'individus munis d'un brevet à cet effet. Ce représentant des quirataires accomplit ses opéra-

(1) En ce sens : MM. Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. V, n° 297 et 297 bis.

Desjardins, t. II, n° 270, p. 55 et 321, p. 446.

Laurin sur Cresp, t. I, p. 389, not. 403.

De Valroger, t. I, p. 354.

Ruben de Couder, *Dict.*, v. Armateur, n° 44 et Navire, n° 228 et suiv.

La jurisprudence consacre la même solution. V. notamment :

Cass. 27 février 1877, S. 77, 4, 209 ; D. 77, 4, 209. Concl. conf. de M. le premier avocat général Bédarrides.

Rennes 19 juin 1884, *Rev. int. droit marit.* 1885, p. 475.

Trib. com. de Dunkerque, 21 mars 1887, *Gaz. Pal.*, 87, 2, supp. 3.

tions dans des pays lointains, ce qui rend tout contrôle de la part des intéressés impossible et illusoire. Ne doit-on pas trouver que soumettre les quirataires à une responsabilité solidaire, c'est faire preuve, à leur égard, d'une sévérité excessive ? L'adoption d'une semblable théorie n'entraînera-t-elle pas des conséquences funestes pour le commerce maritime et la crainte d'une responsabilité solidaire ne rebutera-t-elle pas ceux qui seraient désireux d'engager leurs capitaux dans la navigation maritime et n'empêchera-t-elle pas les petits capitalistes de concourir à la construction ou à l'achat d'un navire et de participer à une semblable propriété ? Il est clair que si l'on envisageait seulement la situation des copropriétaires du navire, la solution contraire serait désirable, et que, dans l'intérêt de ces derniers, il serait préférable d'abandonner le système de la responsabilité solidaire pour se rallier à celui de la responsabilité proportionnelle et ne regarder les intéressés que comme tenus en proportion de leur part dans le navire. Il ne faut pas se borner à examiner seulement l'intérêt des quirataires, mais il faut aussi se préoccuper de celui des tiers appelés à traiter avec eux dans la personne de leur représentant. Domat disait :
« En matière de commerce, les tiers ne contracteraient
« pas en sûreté avec un simple préposé, s'ils n'avaient
« pas pour garantie l'obligation solidaire de ses prépo-
« sants. Cela est vrai, surtout en matière maritime, où
« le crédit s'accorde au navire, à ses propriétaires dont

« les noms l'accompagnent partout. » Nous ne pouvons que nous associer pleinement à ce qu'écrivait cet éminent jurisconsulte. Les raisons qu'il invoquait à l'appui de son opinion s'appliquent encore aujourd'hui. Un auteur anglais Maclachlan s'exprime ainsi sur ce sujet : « La grande responsabilité que les lois des nations commerçantes imposent aux copropriétaires à raison des actes du capitaine est apparue à beaucoup de personnes, à première vue, comme empreinte d'une extrême rigueur, mais bien que laissant de côté toutes les considérations concernant les possibilités de fraude et de collusion qui se produiraient autrement, il faut toujours se souvenir que le capitaine est choisi et préposé par les propriétaires. Ceux-ci, en lui donnant un poste de confiance, le présentent au public comme une personne digne de sa confiance. Les marchands, trompés dans leur attente, s'ils ne pouvaient pas recourir contre les préposants, auraient souvent de bonnes raisons pour se plaindre de ce que la négligence ou l'erreur des propriétaires leur ont causé un dommage irréparable, le capitaine étant rarement capable de les indemniser, s'il s'agit de payer une somme importante (1). »

73. D'ailleurs, les copropriétaires responsables en principe des actes du capitaine, peuvent se libérer de leurs obligations en ayant recours à la faculté d'aban-

(1) Maclachlan, *A treatise on the law of merchant shipping*, p. 430.

don. Aux termes de l'article 216 du Code de commerce modifié par la loi du 14 juin 1841, le propriétaire de navire civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition peut dans tous les cas s'affranchir de ces obligations par l'abandon du navire et du fret. Nous ne saurions nous étendre sur ce sujet. Ce serait sortir du cadre de notre étude. Qu'il nous suffise de dire que chaque quirataire pourra user isolément et individuellement de ce droit en ce qui concerne sa part et portion. Si quelques-uns seulement des quirataires faisaient abandon, les autres resteraient solidairement tenus pour la portion de dette non réellement éteinte par la part abandonnée. Si l'on acceptait la théorie de la responsabilité proportionnelle il n'en serait plus de même, et, dans cette hypothèse, après l'abandon de certaines parts, la portion correspondante de la dette ne peut plus être réclamée.

74. Spécialement en ce qui a trait aux fautes commises par le capitaine dans la gestion qui lui est confiée, les copropriétaires pourraient s'exonérer de la responsabilité, si du moins l'on adopte le système de la jurisprudence qui admet pour ainsi dire à l'unanimité, la validité d'une clause de cette nature. Il faudrait néanmoins, pour qu'elle eût une complète efficacité, et qu'elle fût opposable aux tiers, que ces derniers en eussent connaissance. Autrement, ils seraient toujours en droit de considérer les copropriétaires comme res-

ponsables des actes de leur préposé, en vertu des principes du droit commun qui continueraient de recevoir leur application et conserveraient toute leur force. Les tiers ont dû, en effet, légitimement compter sur l'obligation des quirataires. Il serait injuste de tromper leur attente et de les priver de leur recours contre les préposants en permettant de leur opposer une clause qu'ils ont ignorée.

75. La responsabilité des copropriétaires s'étend aux actes de celui que le capitaine se serait substitué durant le voyage. Il en est ainsi non seulement lorsque la substitution est autorisée, mais même au cas où elle est prohibée. Quand le navire se trouve dans des parages lointains, les tiers ne peuvent en effet contrôler les pouvoirs du capitaine, et ils sont en droit de considérer comme régulièrement investi de cette fonction et revêtu de cette qualité, celui qui en exerce de fait les prérogatives. S'il en était autrement, ils seraient susceptibles d'être déçus, et ils hésiteraient à traiter dans de semblables conditions. Les quirataires auraient un moyen détourné de s'affranchir de leurs obligations en se servant de cette substitution. L'intérêt de la navigation demande que les droits de ceux qui contractent soit directement avec les copropriétaires, soit indirectement avec ceux qui les représentent soient sauvegardés. En admettant la solution contraire, on porterait la plus grande atteinte au commerce maritime. « La

« confiance des tiers serait ébranlée, nous dit M. Des-
 « jardins ; ils pourraient ne plus risquer leurs capitaux,
 « et le commerce maritime se trouverait entièrement
 « paralysé » (1). La doctrine que nous soutenons n'est
 pas nouvelle. C'était celle du droit romain. Ulpien sou-
 tenait que la responsabilité des propriétaires s'étendait
 aux actes de celui que le capitaine se serait substitué du-
 rant le voyage, alors même que le capitaine se serait su-
 brogé la personne qui lui aurait été expressément inter-
 « dite : *Finge enim et nominatim reum prohibuisse,*
 « *ne Titio magistro utaris, dicendum tamen erit eo*
 « *usque producendam utilitatem navigantium* » (2).
 D'anciens auteurs, notamment Loccenius et Emérigon
 partageaient cette opinion. Loccenius s'exprime ainsi :
 « *Non solum exercitores, ex facto magistri navis*
 « *tenentur in solidum, sed etiam ex facto ejus*
 « *quem sibi substituit magister navis..... sive scive-*
 « *rint et passi sint substitui, sive ignoraverint, aut*
 « *prohibuerint* » (3). Suivant Emérigon : « les pro-
 « priétaires répondent non seulement des faits du
 « Maître choisi par eux-mêmes, mais encore des faits
 « de celui qui pendant le voyage a été subrogé Maître,
 « quand même la subrogation eut été prohibée, le

(1) Desjardins, t. II, n° 272.

Dans le même sens : Bédarride, t. I, n° 280.

(2) L. 4, § 5, D, *de exercit act.*

(3) Loccenius, *De jure maritimo et navali*, p. 250.

« tiers qui est de bonne foi ne doit pas en souffrir » (1).

SECTION II

RESPONSABILITÉ DES QUIRATAIRES EN CE QUI CONCERNE L'ARMATEUR-GÉRANT.

76. Les diverses considérations que nous avons fait valoir pour prouver que les quirataires sont obligés solidairement par les actes du capitaine, servent également à démontrer que la même responsabilité solidaire

(4) Emérigon, *Contrats à la grosse*, chap. IV, sect. 2.

Dans le même sens :

Code de commerce chilien, article 874 : « L'armateur est également responsable des faits de celui que le capitaine désigne pour le remplacer pendant le voyage, même dans le cas où le contrat ou les instructions dudit capitaine lui interdisaient de faire cette désignation ».

Code de commerce argentin, article 879 : « Les copropriétaires d'un navire sont également responsables des fautes commises et des obligations contractées relativement au navire ou à l'expédition par la personne que le capitaine s'est substituée, et ce, encore que la substitution eut lieu à l'insu du propriétaire ou des propriétaires et que le capitaine n'ait pas eu le pouvoir de la faire, sauf dans ce cas la responsabilité personnelle dudit capitaine ».

Il faut toutefois remarquer que d'après ces législations la responsabilité ne sera que proportionnelle. Nous verrons que les Codes chilien et argentin rejettent le principe de la solidarité.

existe pour les engagements pris au nom des copropriétaires, par l'armateur-gérant. Ce dernier est en effet, comme le capitaine, le représentant des intéressés qui, étant unis par les liens d'une société générale *sui generis*, sont tenus solidairement des faits de leur mandataire. L'existence d'un armateur-gérant implique un armement fait en commun, c'est-à-dire une exploitation active, et par suite, une société. Nous ne pourrions que répéter les développements que nous avons donnés à propos du capitaine. Ajoutons cependant que si la solidarité existe pour les actes du capitaine, elle doit être admise, à plus forte raison, pour ceux de l'armateur-gérant. Le choix du capitaine est restreint dans une certaine catégorie de personnes munies d'un brevet, dont les aptitudes sont présumées par suite des épreuves légales qu'elles ont subies. Il accomplit ordinairement ses opérations dans des pays lointains, ce qui rend toute surveillance des copropriétaires impossible. L'armateur-gérant, au contraire, est désigné librement par les quirataires. Il agit sous leurs yeux et reste soumis à un contrôle immédiat. Les intéressés ne peuvent s'en prendre qu'à eux-mêmes d'avoir placé à la gestion de la copropriété, un homme imprudent ou dont les connaissances étaient insuffisantes pour la direction de l'exploitation maritime. Ils ne peuvent adresser des reproches qu'à eux-mêmes, s'ils l'ont laissé agir et s'ils lui ont permis de les engager par des opérations téméraires,

alors que par un contrôle attentif et en manifestant leur opposition en temps opportun, ils auraient pu les empêcher, et par suite, en éviter les funestes conséquences.

77. On a cependant soulevé, contre la théorie que nous soutenons, une grave objection. Aux termes de l'article 216 du Code de commerce modifié par la loi du 14 juin 1841, le capitaine copropriétaire n'est responsable des engagements contractés par lui pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition que dans la proportion de son intérêt, d'où il faut conclure *a fortiori* que l'associé qui n'a personnellement contracté aucun engagement, mais qui n'est obligé que par un intermédiaire, ne saurait être tenu d'une manière plus rigoureuse et passible d'une responsabilité solidaire, alors que celui qui a directement agi, n'est soumis qu'à une responsabilité proportionnelle. L'article 216 signifie clairement que si le capitaine copropriétaire est obligé, dans la limite de son intérêt, le copropriétaire d'un navire est, en principe, exclusivement obligé dans cette proportion. La raison de la limitation de la responsabilité du capitaine, ajoute-t-on, est qu'il ne jouit pas de la faculté d'abandon. La loi, en lui refusant ce bénéfice, le laissait exposé à une responsabilité *in universum*, pouvant porter même sur sa fortune de terre. C'est cette rigueur qu'elle s'est proposée d'atténuer. Les travaux préparatoires de la loi de 1841 ne laissent subsister

aucun doute à cet égard. Les copropriétaires n'ont pas non plus la faculté d'abandon, lorsqu'ils sont actionnés à raison des obligations contractées par l'armateur-gérant. Ne bénéficiant pas du droit d'abandon, il est tout juste, par des motifs semblables à ceux qui ont inspiré le législateur au sujet du capitaine et pour compenser la rigueur de la loi, de leur accorder la faveur relative à la responsabilité limitée et de les considérer comme tenus seulement d'une responsabilité proportionnelle. Il serait peut-être désirable, dans l'intérêt du commerce maritime, et pour favoriser son développement, que la responsabilité des quirataires fût diminuée et que le principe de la proportionnalité fût substitué à celui de la solidarité, mais le législateur ne l'a pas fait, et nous ne saurions suppléer à son silence. Le principe de la solidarité est si bien renfermé dans notre loi, sinon d'une façon formelle, du moins d'une manière implicite, qu'il a fallu une disposition contraire pour l'en bannir dans un cas spécial. Le caractère exceptionnel de celle-ci commande d'en restreindre l'application au fait particulier qui a motivé l'exception. Les exceptions sont de droit étroit, doivent s'interpréter dans un sens strict et ne peuvent être étendues par voie d'analogie, sous peine de risquer de tomber dans l'arbitraire. Le Code ayant statué simplement sur la responsabilité du capitaine copropriétaire, mais étant demeuré muet en ce qui concerne celle des quirataires à raison des engagements

contractés par l'armateur-gérant, elle doit rester sous l'empire des principes généraux (1).

78. Nous déciderons de même au sujet du droit d'abandon. Le législateur, dans l'article 216 du Code de commerce, a accordé cette faveur aux propriétaires pour leur permettre de s'exonérer de la responsabilité des faits du capitaine, mais ne s'étant pas prononcé à l'égard de celle encourue à raison des actes de l'armateur-gérant, il a entendu, par là-même, la laisser soumise au droit commun. La faculté d'abandon constitue une faveur exceptionnelle qui doit rester limitée aux cas pour lesquels elle a été instituée (responsabilité encourue à la suite de faits du capitaine ou de dommages occasionnés aux ouvrages d'un port).

79. La doctrine que nous soutenons a été vivement critiquée. On a dit que nous manifestations à l'égard des copropriétaires de navire, une rigueur excessive, en les plaçant sous le coup d'une responsabilité solidaire et en refusant de leur accorder le droit d'abandon qui pourrait en alléger le poids. On reproche à notre théorie d'être plus conforme aux dispositions du droit commun qu'aux règles spéciales du droit maritime. Le principe que le législateur a voulu faire prédominer, dans l'intérêt supérieur de la navigation et pour encourager le développement du commerce de mer, c'est que nul ne soit exposé à perdre, par le fait d'autrui, au-

(1) Bédarride, t. I, nos 341 et 342.

Cass. 27 février 1877 (S, 77, 4, 209 et 213 ; D, 77, 4, 209).

delà de ce qu'il a voulu engager, c'est ce qui s'induit de l'article 216 du Code de commerce. Méconnaître cette idée, ce serait arrêter et entraver l'essor des sociétés nautiques, et se mettre en contradiction avec l'esprit de la loi dont le but est de les favoriser (1). Ces objections sont inspirées par le désir de sauvegarder ceux qui s'intéressent à l'exploitation maritime, mais le fondement sur lequel elles reposent est erroné. C'est à tort que l'on croit voir dans l'article 216, l'énonciation d'un principe général, la manifestation et la révélation de la pensée du législateur, qui aurait voulu, dans toutes les hypothèses, limiter la perte d'un quirataire à ce qu'il aurait placé dans la copropriété. L'article 216 n'émet pas un principe général, mais contient une disposition particulière ne s'appliquant qu'au cas auquel elle se réfère.

80. En vertu de la solidarité qui existe entre les divers copropriétaires de navires, et conformément au droit commun sur cette matière, le créancier peut demander la totalité de la dette à l'un quelconque des quirataires (article 1200 du Code civil), sans que celui-ci puisse lui opposer le bénéfice de division (article 1203), ni le bénéfice de discussion. Le quirataire ainsi actionné aurait le droit d'appeler en cause ses cointéressés. Les codébiteurs solidaires sont, en effet, garants les uns des autres, et aux termes de l'article 175 du Code de

(1) Dalloz, *Rép.*, V. *Droit maritime*, n° 489.

Procédure civile, une personne poursuivie a toujours le droit de requérir la mise en cause de son garant. La demande de paiement formée par le créancier contre l'un des copropriétaires n'éteint pas, par elle-même, le droit qu'il a de poursuivre les autres copropriétaires. Ce n'est que le paiement effectué par l'un d'eux qui est libératoire pour tous les autres. La conséquence de ce principe est que si le créancier a reçu d'un quirataire un paiement partiel, il peut poursuivre les autres copropriétaires, jusqu'à ce qu'il soit complètement désintéressé. Pour s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe et dans le cas où la loi l'autorise, un des copropriétaires pourrait faire usage de la faculté d'abandon. Il aura ainsi limité l'étendue de son obligation à la valeur de sa portion d'intérêt dans le navire et du fret qui y est afférent. Quelle influence exercera cet abandon sur le recours du créancier contre les copropriétaires qui n'ont pas usé de ce droit? Si les quirataires étaient soumis à une responsabilité proportionnelle après l'abandon de la part d'un des copropriétaires, la portion correspondante de la dette ne pourrait plus être réclamée, mais comme nous avons admis qu'une responsabilité solidaire frappait les quirataires, nous devons décider que pour la portion de dette non réellement éteinte par la part abandonnée, les copropriétaires resteront solidairement tenus.

81. Lorsqu'un des quirataires a désintéressé le créancier et acquitté de ses deniers l'intégralité de la

dette commune, il a nécessairement un recours contre ses coassociés. Quel est le montant de ce recours, et comment l'exercice en est-il garanti? Nous avons vu dans le chapitre précédent que les copropriétaires doivent partager les bénéfices et supporter les pertes en proportion de la valeur de leurs parts dans la société, du chiffre de leurs quirats. Cette règle servira à déterminer l'étendue du recours. Nous appliquerons le principe posé dans l'article 1214, § 1 du Code civil ainsi conçu : « Le codébiteur d'une dette solidaire, qui l'a payée en entier, ne peut répéter contre les autres que les parts et portions de chacun d'eux. Supposons que la dette soit de 24,000 francs, que le navire soit possédé par huit quirataires, dont l'un est détenteur de douze quirats, un autre de six, et six propriétaires différents chacun d'un quirat. Le possesseur des six quirats acquitte la totalité de la dette, soit 24,000 francs. Sa part de contribution est de 6,000 francs. Il aura le droit de réclamer au propriétaire les douze quirats, 12,000 francs, et à chaque propriétaire des six quirats une somme de 4,000 francs, mais il n'aurait pas la faculté d'exiger la totalité de la dette, déduction faite de la somme pour laquelle il était personnellement tenu, d'un de ses coobligés, sauf à celui-ci à exercer son recours de la même manière. La loi a voulu éviter ce circuit de recours successifs.

82. Si le recours du quirataire qui a effectué le paiement ne pouvait s'opérer d'une manière efficace par

suite de l'état d'insolvabilité d'un ou de plusieurs copropriétaires, il ne devrait pas être seul à en souffrir. On ne peut lui reprocher l'acte qu'il a accompli, car c'était dans l'intérêt de tous et pour empêcher les poursuites du créancier de s'exercer sur le navire par voie de saisie, ce qui en aurait entravé l'exploitation et aurait pu faire avorter une affaire avantageuse. L'insolvabilité se répartira entre tous les codébiteurs solvables en proportion de leur part. L'article 1214, § 2, du Code civil déclare en effet que « si l'un d'eux se trouve insol-
« vable, la perte qu'occasionne l'insolvabilité se répar-
« tit par contribution entre tous les autres codébiteurs
« solvables et celui qui a fait le paiement ». Reprenons l'exemple que nous avons donné et supposons que les propriétaires possédant chacun un quirat et dont la contribution personnelle était de 1.000 francs soient insolvables. Leur insolvabilité se répartirait entre le propriétaire des douze quirats et le propriétaire des six quirats, qui a payé la dette, dans la proportion de 2 à 1. Le propriétaire des douze quirats supporterait, dans l'insolvabilité des six quirataires, une part double de celle du propriétaire des six quirats, de sorte qu'en définitive, le premier serait tenu de 4.000 francs et le second de 2.000 francs. Le propriétaire des douze quirats contribuerait en réalité dans la dette totale de 24.000 francs pour une somme de 16.000 francs et le propriétaire des six quirats pour une somme de 8.000 francs.

83. Dans l'exercice de son recours, le copropriétaire jouira du bénéfice de la subrogation légale. L'article 1251, § 3, du Code civil décide en effet que « la subrogation a lieu de plein droit au profit de celui qui, « étant tenu avec d'autres ou pour d'autres au paiement de la dette, avait intérêt à l'acquitter ». La subrogation permettra au quirataire qui a effectué le paiement, d'invoquer contre chacun des autres quirataires les garanties que le créancier lui-même aurait pu invoquer contre eux. En vertu de la subrogation légale il est nanti des droits et actions du créancier. Cette solution a une grande importance lorsque des privilèges ou des hypothèques portent sur le navire, ou bien que des hypothèques ont été constituées au profit du créancier par différents intéressés, sur leurs portions de propriété dans le navire. Le quirataire en bénéficierait à l'encontre de ses copropriétaires pour assurer l'efficacité de son recours.

84. Nous devons nous demander si les intéressés, pour échapper à la solidarité, ne pourraient pas convenir qu'ils ne seront tous tenus que jusqu'à concurrence du montant de leurs apports, de la valeur de leurs quirats, ou que certains d'entre eux seulement jouiront de ce privilège. L'article 1855, § 2, du Code civil semble indiquer qu'une pareille convention est possible. Dans les rapports des quirataires, cette clause est certainement valable. Quand il a été stipulé que certains quirataires ne seraient obligés que jusqu'à concurrence du

montant de leurs quirats, ils auront droit à une part moins forte dans les bénéfices et qui ne serait plus en proportion de la valeur de leurs parts. Leur risque étant atténué, il est juste que leurs revenus subissent une diminution correspondante. Les quirataires au profit desquels cette stipulation de limitation n'est pas intervenue, restant exposés à la responsabilité indéfinie, auront, par une sorte de réciprocité, une plus grande somme de profit.

Vis-à-vis des tiers, quelle sera la valeur de cette clause ? Les tiers n'ont point à s'occuper des arrangements intérieurs de la copropriété qui n'auraient point été portés à leur connaissance, et ils sont en droit de les considérer comme non avenus et comme ne leur étant en aucune façon opposables. Pour eux, les quirataires sont toujours des codébiteurs solidaires et ils auront la faculté de réclamer l'intégralité de la dette à qui ils voudront. Le recours ultérieur de celui qui l'aurait acquittée contre ses co-intéressés s'opèrerait ensuite d'après les conditions du pacte social.

Avant de conclure une opération, les copropriétaires peuvent stipuler qu'ils ne seront tous tenus que jusqu'à concurrence de leurs mises ou que ce bénéfice n'appartiendra qu'à certains d'entre eux. Dans ce cas, la clause sera opposable aux tiers avec qui les quirataires ont contracté. Leur situation de créanciers sera moins favorable. Comme garantie, ils n'auront plus que la responsabilité proportionnelle de tous les quirataires ou

la responsabilité solidaire et indéfinie de certains d'entre eux. Ils ne peuvent se plaindre. Ils ont consenti à cette limitation, ils ont abandonné un droit et toute personne peut renoncer à un droit existant en sa faveur.

Dans la pratique, il serait peu facile d'employer ce moyen et de spécifier à chaque opération que les quirataires ne seront tenus de ses conséquences que jusqu'à concurrence de la valeur de leurs quirats. Dans le pacte social, les copropriétaires peuvent mettre une pareille clause. En donnant la publicité à leur acte d'association, il la rendrait opposable aux tiers, mais alors le caractère de la copropriété des navires, telle que nous l'avons présentée jusqu'ici, se trouvera profondément altéré et modifié. Nous ne serons plus en présence de la société *sui generis*, que nous avons reconnue, mais la forme sous laquelle se manifesterait la copropriété des navires sera celle d'une société en commandite dans le cas où la clause limitant la responsabilité serait relative à certains quirataires et où, par suite, parmi les associés, les uns seraient tenus indéfiniment (commandités), et d'autres seulement jusqu'à concurrence de leurs mises (commanditaires), ou bien celle d'une société anonyme, lorsque la responsabilité de tous les intéressés sera limitée.

85. L'admission de la solidarité, bien que conforme au droit, est cependant fâcheuse en ce qui concerne le commerce maritime. La menace d'une responsabilité étendue décourage nécessairement ceux qui seraient

tentés de risquer leurs capitaux dans les entreprises qu'il comporte. Une réforme législative serait à souhaiter dans notre matière, ainsi qu'une refonte de notre Code de commerce au point de vue du droit maritime. Les dispositions de notre loi ne sont plus en rapport avec les besoins du commerce de mer et les progrès qu'il a réalisés depuis le commencement du siècle. La pratique a accompli ce que le législateur n'a pas fait, et nous examinerons, dans l'un des chapitres suivants, le système qu'elle a employé pour éviter les difficultés que nous avons rencontrées au cours de notre étude, ainsi que pour affranchir ceux qui voudraient s'intéresser aux entreprises maritimes du fardeau de la solidarité qui pèse si lourdement sur eux.

86. Parmi les législations maritimes étrangères, les unes, comme le Code de commerce brésilien, admettent la responsabilité solidaire, les autres, comme les Codes de commerce hollandais, finlandais, portugais, espagnol, argentin et chilien, la repoussent et se prononcent en faveur de la responsabilité proportionnelle (1).

(1) Code de commerce hollandais, art. 337 : « L'armateur-gérant « oblige par ses actes tous les copropriétaires, mais seulement en « proportion de leurs parts ».

Code de commerce espagnol, article 590 : « Les copropriétaires « d'un navire seront civilement tenus proportionnellement à leur « part dans l'avoir social des conséquences des actes du capi- « taine... ».

Code de commerce argentin, article 878 : « Le propriétaire ou les « participants à la propriété d'un navire sont chacun en proportion

En Allemagne les copropriétaires sont regardés comme des associés, mais il n'y a pas entre eux de solidarité (1). En Angleterre la responsabilité solidaire a été reconnue pendant un certain nombre d'années. Aujourd'hui, d'après l'opinion générale des jurisconsultes anglais, on doit distinguer suivant que les intéressés sont des partners (associés) ou des part-owners (simples copropriétaires). Lorsqu'on se trouve en présence de partners, chacun d'eux est considéré comme mandataire de tous les autres et les opérations conclues au nom et dans l'intérêt de l'association déterminent la responsabilité solidaire de tous. Dans le cas où les intéressés sont des part-owners, chacun ne répond que des obligations qu'il a accomplies personnellement ou par un mandataire dûment autorisé (2).

Les lois belge, égyptienne, turque, norvégienne,

« de sa part civilement responsables des actes du capitaine dans tout
« ce qui est relatif au navire ou à l'expédition ».

Code de commerce chilien, article 875 : « S'il y a deux ou plusieurs
« armateurs, chacun d'eux sera responsable jusqu'à concurrence de
« sa part dans le navire ».

(1) Code de commerce allemand, article 474 : « Les copropriétaires,
« quand ils sont obligés personnellement, ne sont tenus envers
« les tiers, qu'en proportion de leurs parts dans le navire. »

(2) Maclachlan, *A treatise on the law of merchant shipping*,
p. 401 : « In respect of the obligations incurred by the owners upon
« contracts with strangers it is clear if they hold the ship as partners,
« that all are jointly liable on the contract of each made in the
« name, and for the purposes of the partnership. If they are part
« owners, and not partners, as is much more commonly the case the
« law is, that they are severally liable, each upon his own contract,

suédoise, danoise, russe, autrichienne et italienne ne résolvent pas expressément la question.

87. On peut dire qu'à notre époque le principe de la solidarité est généralement combattu. A la suite des conférences par lesquelles s'est terminé le Congrès d'Anvers tenu du 27 septembre au 3 octobre 1885, la résolution suivante a été adoptée : « Sauf l'application
« des règles en matière de société, il n'existe pas de
« solidarité entre les divers copropriétaires de parts de
« navires (1) ». Il y a tout lieu d'espérer qu'une entente internationale permettra d'établir entre les diverses nations maritimes ou du moins les principales d'entre elles, une règle uniforme et commune aux différents pays. Puisque la thèse de la solidarité est abandonnée par la plus grande partie des lois étrangères et en vue de faciliter cette entente, notre Code pourrait les imiter. On éviterait ainsi les conflits de législations toujours préjudiciables et plus sensibles en matière maritime que dans toute autre hypothèse, à cause de la fréquence et de la multiplicité des rapports internationaux, qu'engendrent le commerce de mer et l'industrie de la navigation.

« made by himself, or by a duly authorised agent on his behalf. »
Dans le même sens : *Abbott's law of merchant ships and seamen*,
p. 70.

(1) Résolutions du Congrès d'Anvers, art. 12.

CHAPITRE IV

CESSATION DE LA COPROPRIÉTÉ DES NAVIRES.

88. Après avoir étudié la nature de la copropriété des navires, son administration et les rapports des propriétaires avec les tiers, ainsi que l'étendue de leur responsabilité, nous devons maintenant nous demander comment elle prend fin. En examinant les différentes causes qui en amènent la dissolution, nous reconnaitrons que, sur ce point, comme sur ceux que nous avons déjà passés en revue, la copropriété des navires échappe au droit commun et se trouve sous l'empire de règles particulières. Cette constatation fortifiera l'opinion que nous nous sommes faite et justifiera notre manière de voir, lorsque nous lui avons attribué le caractère d'une société *sui generis* gouvernée par des règles spéciales.

La copropriété des navires peut cesser par des causes dépendant de la volonté des intéressés ou par des causes qui lui sont étrangères.

D'après le droit commun : « Nul ne peut être contraint à demeurer dans l'indivision, et le partage peut être toujours provoqué nonobstant prohibitions ou

« conventions contraires » (Article 813 du Code civil). Ce principe n'est que l'application de l'adage romain : « *Nemo invitus in communione remanere cogitur.* » A moins qu'une convention fixant la durée de l'indivision ne soit intervenue entre les communistes, chacun d'eux est toujours recevable à demander le partage ou la licitation des biens communs. L'article 815, alinéa 2, du Code civil autorise des conventions de cette espèce : « On peut cependant convenir de suspendre le partage pendant un temps limité, cette convention ne peut être obligatoire au-delà de cinq ans, mais elle peut être renouvelée. » Il en est de même en matière de société à moins que les associés ne se soient entendus pour dire que la société subsisterait pendant une période de temps déterminé. L'article 1869 du Code civil dispose, en effet, que : « la dissolution de la société par la volonté de l'une des parties ne s'applique qu'aux associés dont la durée est illimitée et s'opère par une renonciation notifiée à tous les associés, pourvu que cette renonciation soit de bonne foi et non faite à contre-temps. »

La faculté accordée par la loi de réclamer le partage ou la licitation se conçoit aisément dans les cas habituels d'indivision, à cause des inconvénients multiples que cet état de choses engendre. Le législateur devait permettre de faire cesser cette situation défavorable dès que le poids en deviendrait trop lourd. Les mêmes motifs et les mêmes raisons ne se rencontrent pas en ma-

tière de copropriété des navires. L'administration en est organisée de façon à écarter la plupart des inconvénients de l'indivision. Sur ce point, comme sur beaucoup d'autres que nous avons examinés au cours de cette étude, on a considéré depuis longtemps que l'intérêt commun devait primer les droits individuels. « La
« loi, remarque Valin sur l'article 6, Titre VIII, Li-
« vre II, de l'Ordonnance de 1681, aurait manqué son
« effet, si elle eût permis à chaque associé de deman-
« der la licitation du navire commun, quand il le juge-
« rait à propos. Avec cette faculté, un associé piqué
« de ce que son avis ne serait pas suivi, ou autrement,
« par caprice, pourrait demander la licitation tellement
« à contre-temps qu'il ferait manquer une entreprise de
« dernière conséquence. Un autre, se prévalant de son opu-
« lence, qui le mettrait en état d'acheter les parts des au-
« tres, sans que ceux-ci fussent en situation de payer la
« sienne, pourrait, dans la vue d'un affrètement extrê-
« mement avantageux ou de quelque projet secret,
« dont le succès lui paraîtrait assuré, profiter de l'oc-
« casion pour en exclure ses associés en provoquant la
« licitation, pour leur faire la loi et les obliger de lui
« vendre leurs portions au prix qu'il jugerait à propos
« d'y mettre » (1). Le Code de commerce, reproduisant
les termes de l'Ordonnance de 1681, décide que :
« la licitation du navire ne peut être accordée que sur

(1) Valin, t. I, p. 584 et 585.

« la demande des propriétaires formant ensemble la « moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a pas « écrit, convention contraire » (1). En principe, les copropriétaires représentant la moitié de la valeur du navire pourront réclamer la licitation. Il est toutefois permis de déroger à cette règle, et les quirataires peuvent convenir que ce droit pourra être exercé par un nombre d'intéressés représentant une valeur moindre, le tiers par exemple, ou, au contraire, que des intéressés représentant une valeur supérieure, les deux tiers par exemple, pourront seuls s'en prévaloir. On pourrait aussi valablement convenir qu'un seul quirataire, quelque minime que soit sa part, aura qualité pour provoquer la licitation. Afin d'empêcher des contestations, les conventions de cette nature devront être écrites. Les parties ne sauraient, par conséquent, en cas de difficultés, recourir à la preuve testimoniale ou aux présomptions.

89. Dans cette circonstance, les copropriétaires re-

(1) Loi belge du 21 août 1879, art. 44. (Même texte que notre article 220).

Code de commerce italien, art. 493, alinéa 3 : « Le Tribunal doit « ordonner la licitation du navire lorsque la demande lui en est faite « par des propriétaires formant ensemble la moitié au moins de « l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a convention contraire. »

Code de commerce espagnol, art. 592 : « Les décisions de la majorité sont obligatoires pour la minorité en ce qui concerne la dissolution de la société et la vente du navire. »

Code de commerce allemand, art. 473 : « La dissolution de l'armement collectif peut être résolue à la majorité des voix. La résolution d'aliéner le navire équivaut à la résolution de dissolution, »

présentant la valeur requise ne jouissent pas d'une omnipotence absolue, et la licitation ne sera pas toujours autorisée uniquement parce qu'ils la demandent. Le Code dit en effet que la licitation « peut être accordée ». Ces expressions indiquent clairement que la demande de licitation doit être soumise au tribunal de commerce qui en s'inspirant de la situation des parties, des motifs qui ont dicté leur demande et de son opportunité, et de considérations diverses, pourra l'accorder ou la refuser (1).

90. Certains auteurs ont cru que le 3^e alinéa de l'article 220 du Code de commerce était conçu dans un sens restrictif et que les mots « la moitié de l'intérêt total » étaient la manifestation de cette idée. Sous le régime de l'ordonnance de 1681 dont le texte a inspiré l'article 220 du Code de commerce, Emérigon et Valin pensaient que la majorité était incapable d'accomplir ce que pouvait la moitié de l'intérêt total. Ils invoquaient à l'appui de leur doctrine un jugement rendu en 1751 par l'Amirauté de Marseille. Les propriétaires de quinze quirs sur vingt-quatre avaient demandé la licitation. Ils furent déboutés de leur demande. De nos jours cette théorie a été reprise par divers auteurs qui

(1) L'article 493 du Code de commerce italien semble indiquer que le tribunal n'aura pas cette faculté d'appréciation et qu'il sera obligé d'accéder à la demande, quand elle lui sera faite par des propriétaires représentant une valeur suffisante : « Le Tribunal doit ordonner, etc. »

justifient leur opinion par les considérations suivantes :
1° La majorité fait la loi pour ce qui concerne l'intérêt commun, le maintien de la société, mais non pour dissoudre l'intérêt, faire cesser la société ; 2° Un partage *égal d'avis, fait liciter* parce que la société, divisée en deux camps d'égale force, ne peut plus marcher et remplir son but ; mais, quand une majorité s'est formée, cet inconvénient disparaît et l'administration de la copropriété n'est nullement entravée. Il n'y a pas lieu d'accorder la licitation dans cette hypothèse et elle doit être réservée au cas unique où elle est demandée par les propriétaires constituant la moitié de l'intérêt total, à cause du partage égal d'avis qui rendrait toute administration impossible (1). Ce système n'est fondé ni en logique, ni en droit : en logique car l'intérêt commun peut réclamer la licitation du navire ; en droit, parce qu'on ne comprend pas que la majorité ne puisse faire ce que la moitié en intérêt pourrait accomplir. Les travaux préparatoires du Code de commerce démontrent péremptoirement que l'article 220, § 3, a été fait précisément pour le cas où la majorité des copropriétaires voudrait liciter le navire. On a seulement admis par dérogation au deux premiers alinéas de l'article 220, que la moitié en intérêt pourrait invoquer la licitation. Bé-

(1) Valin, liv. 2, tit. 8, art. 5.

Emérigon, t. II, p. 429.

Boulay-Paty, t. I, p. 361.

Dageville, t. II, p. 453.

gouen disait au Conseil d'État que la dernière partie de l'article 220 n'exigeait pas même la majorité. Il ajoutait que la disposition de la première partie était générale et qu'elle était applicable au cas de licitation. Loin d'être conçu dans un sens restrictif l'article 220 l'est plutôt dans un sens extensif (1).

91. La disposition de l'article 220 du Code de commerce, alinéa 3, bien qu'inspirée par l'idée de sauvegarder les intérêts de la masse des quirataires et d'empêcher qu'ils ne fussent à la merci du caprice de celui ou de ceux qui ne posséderaient qu'une part infime ou de peu d'importance dans la propriété du navire, offre cependant quelques inconvénients. Un quirataire dont la portion comprend la moitié ou la majeure partie du navire est le maître absolu de la destinée du bâtiment. Il peut avoir recours à la licitation dans l'intention de racheter le navire ainsi mis en adjudication et de l'exploiter pour son compte personnel en se débarrassant ainsi de ses copropriétaires, qui pourtant peuvent être intéressés à conserver leurs droits de propriété en raison des bénéfices qu'ils en retirent. Il est vrai que le

(1) Laurin sur Cresp, t. I, p. 370, note 82.

MM. Lyon-Caen et Renault. *Précis de droit commercial*, t. II, n° 4649.

Boistel, *Précis de droit com.*, p. 877.

Trib. com. de Nantes, 18 avril 1883. *Recueil de jurispr. comm. et marit. de Nantes*, 1883, I, 295. « A défaut de stipulations contraires « il appartient à la majorité des copropriétaires d'un navire de décider s'il sera licité... »

tribunal pourra exercer son contrôle sur la demande de licitation et la refuser ; mais, dans la généralité des cas, ce contrôle ne pourra s'exercer d'une manière efficace. D'ailleurs, dans cette hypothèse, le quirataire, vexé d'avoir vu sa demande repoussée, ne rendrait-il pas, par son mauvais vouloir, toute administration et toute exploitation utile du navire impossibles et ne forcerait-il pas ainsi indirectement ses copropriétaires à lui céder leurs parts ou à demander eux-mêmes la licitation pour sortir d'une situation inextricable ? S'il est propriétaire de la majeure partie du navire, il forme à lui seul la majorité et peut prendre, en toute liberté, les mesures qui lui conviennent au sujet de l'administration, même les plus inopportunes, et la minorité est tenue de s'y soumettre. Pour éviter les conséquences funestes de cette mauvaise administration, ceux qui composent cette minorité ne préféreront-ils pas céder leurs parts que de s'exposer aux pertes qui pourraient venir les frapper. S'il est propriétaire de la moitié du navire, il peut mettre obstacle à l'administration, car alors la constitution d'une majorité est impossible, et, en cas d'un partage égal d'avis, le seul remède serait la licitation. On serait acculé à une impasse, le propriétaire représentant une moitié de la valeur du navire et les divers propriétaires représentant l'autre moitié seraient évidemment forcés d'aboutir à cette solution, et, dans une pareille occurrence, le tribunal ne pourrait faire autrement que d'accorder la licitation. Il en serait

de même si les propriétaires composant la moitié se fondaient, pour la demander, sur la situation intolérable occasionnée par le mauvais vouloir du quirataire, propriétaire exclusif de l'autre moitié. On arriverait toujours à ce résultat, que le quirataire, possesseur d'une moitié, pourrait, dans l'intention d'acquérir pour lui seul la propriété entière du bâtiment, provoquer la licitation pour se débarrasser ainsi de ses copropriétaires.

Un autre inconvénient de la loi déjà signalé par Valin est qu'un propriétaire peut être obligé de demeurer malgré lui en communauté. La licitation n'étant permise que si elle est demandée par des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, tant que ceux-ci ne la provoquent pas, le propriétaire d'une part inférieure à la moitié est obligé de rester malgré lui en société, s'il ne trouve pas à vendre sa part. Nous avons vu, au début de cette étude, que la liberté d'aliénation des quirats était consacrée par notre loi, et qu'à moins de clauses contraires, chaque quirataire jouissait de cette faculté. Il peut cependant ne pas rencontrer d'acquéreur disposé à prendre sa place dans la copropriété, surtout lorsqu'il risquerait d'avoir affaire à des gens de rapports difficiles. Le copropriétaire n'aura alors aucune issue lui permettant de sortir de la société. N'arrive-t-on pas là à un résultat exorbitant et portant atteinte à la liberté de l'individu ? Pour atténuer la rigueur de cette situation, Boulay Paty et Delvincourt admettent, par analogie de l'article 219 du

Code de commerce, que le copropriétaire peut, faute par la majorité de consentir à la licitation, la forcer d'acquérir sa portion à dire d'experts. Aucun texte n'autorise à accepter cette opinion. La disposition de l'article 219 est une disposition exceptionnelle se référant uniquement au cas du congédiement du capitaine copropriétaire et ne visant nullement celui d'un désaccord entre les divers quirataires. On ne saurait, en conséquence l'étendre, par voie d'analogie à des hypothèses que le législateur n'a pas prévues en l'édicant. D'ailleurs, la loi, bien que rigoureuse, se justifie par la considération que l'intérêt général des copropriétaires devait primer l'intérêt individuel d'un quirataire isolé, alors surtout que chaque copropriétaire reste investi du droit d'invoquer la dissolution judiciaire établie par l'article 1871 du Code civil, auquel, comme nous l'avons dit et montré au chapitre I, l'article 220 du Code de commerce ne déroge pas.

Le plus grand reproche que l'on peut adresser à l'article 220 du Code de commerce, alinéa 3, est d'être incomplet. Dans l'intérêt du commerce maritime, il supprime la faculté qui, d'après le droit commun, appartenait à tout intéressé de faire cesser à son gré l'indivision et de provoquer le partage ou la licitation. « La
« licitation du navire ne peut être accordée que sur la
« demande des propriétaires formant ensemble la moi-
« tié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a par écrit
« convention contraire ». Le Code n'a visé que le navire,

et c'est seulement le bâtiment qu'il a soustrait à l'application des principes généraux du droit. Dans la pratique, la copropriété des navires ne comprend pas simplement le navire lui-même, mais, pour faciliter l'exploitation de la navigation et particulièrement dans l'hypothèse d'un navire spéculant, des magasins sont possédés par indivis par les quirataires. La réunion des propriétaires formant la moitié de l'intérêt total dans le navire sera requise pour la licitation du navire, mais un quirataire isolé n'aura-t-il pas le droit de provoquer à lui seul la licitation des magasins ? Bien que cette opinion puisse sembler étrange, nous lui accorderons cette faculté. En ce qui concerne les magasins, nous rentrons dans le droit commun et la disposition de l'article 220 spéciale au navire ne s'applique plus ici. On objectera peut-être que le magasin doit être considéré comme l'accessoire du navire et en suivre le sort en vertu de l'adage : « *accessorium sequitur principale* ». A notre avis un magasin ne saurait être l'accessoire du navire. Sont seuls susceptibles d'avoir ce titre les agrès ou apparaux. Le mot navire, dans la loi, ne comprend pas seulement le corps du navire, mais encore les agrès ou apparaux indispensables pour qu'il puisse naviguer. Le magasin n'est pas absolument nécessaire pour arriver à ce résultat. L'exploitation d'un navire peut se faire sans la possession d'un magasin qui n'offre d'utilité véritable que dans l'hypothèse d'un navire spéculant. On ne saurait donc regar-

der le magasin comme l'accessoire du navire, et nous sommes amenés à conclure qu'un seul copropriétaire aura le droit d'en provoquer la licitation, à moins qu'une convention contraire ne soit intervenue entre les divers intéressés.

92. Comment s'opèrera la licitation ou la mise en vente du navire ? La majorité ne pourrait vendre le navire amiablement, ni le mettre aux enchères à sa guise sans autorisation de justice. Toutefois la vente pourrait avoir lieu à l'amiable, si tous les intéressés étaient d'accord. A défaut de ce consentement unanime, l'intervention de la justice est nécessaire. La licitation doit être demandée au juge, accordée par lui, et accomplie dans les formes légales après certains délais et une publicité suffisante destinés à porter le navire à sa véritable valeur. Le but de cette mesure est de sauvegarder les intérêts de la minorité et d'empêcher qu'ils ne soient absolument sacrifiés à la volonté ou au caprice de la majorité, ce qui aurait pu arriver si on lui avait laissé une complète omnipotence en dehors du contrôle de la justice.

93. Quel sera le tribunal compétent pour connaître de la demande en licitation ? Il a été jugé qu'elle devait être portée devant le tribunal de commerce. Un arrêt de la Cour de Rouen s'exprime en ces termes : « Attendu
« que les tribunaux consulaires sont compétents pour
« ordonner une vente qui se rattache aux opérations
« de commerce de mer et qui par suite en prend le ca-

« ractère... (1) » La compétence du tribunal civil se comprendrait, si on poursuivait l'exécution d'un jugement précédemment rendu. L'article 442 du Code de Procédure civile déclare en effet que : « les Tribunaux de commerce ne connaîtront point de l'exécution de leurs jugements ». Dans notre matière il ne s'agit pas d'une demande subsidiaire se rattachant à une autre, mais d'une demande principale et relative à une société commerciale et à la vente d'un navire. Par conséquent, et d'après l'article 633 du Code de commerce combiné avec l'article 631 du même Code, on doit admettre la compétence des tribunaux de commerce (2). Si la licitation est ordonnée par le tribunal, elle se fera aux enchères publiques, par le ministère des courtiers maritimes. Deux jugements, l'un du tribunal civil du Havre, l'autre, du tribunal civil de Boulogne avaient accordé aux avoués le droit de poursuivre la vente devant le tribunal civil (3). Depuis la loi du 3 juillet 1861 sur les ventes publiques de marchandises en gros, la question ne saurait soulever de difficultés. L'article 2 de cette loi décide que : « les ventes qui ont été autorisées ou ordonnées par la justice consulaire dans les divers cas prévus par le Code de commerce sont faites par

(1) Rouen, 4 décembre 1861, S. 62, 2, 263 ; D. 62, 2, 85.

(2) En ce sens :

Laurin sur Cresp, t. I, p. 370.

Desjardins, t. II, n° 338.

(3) Trib. civ. du Havre. 5 juillet 1860, D. 60, 3, 64).

Trib. civ. de Boulogne-sur-Mer, 2 décembre 1860, D. 61, 3, 47).

« le ministère des courtiers ». Cette loi n'a fait que compléter celle du 28 mars 1858 et en étendre la sphère d'application. La loi du 28 mars 1858 réservait déjà aux courtiers le droit de procéder à la vente volontaire aux enchères des marchandises comprises dans un tableau y annexé. Elle portait que ce tableau pourrait être modifié par un décret. Le décret du 8 mai 1861 a ajouté les navires, agrès, apparaux au tableau primitif. Le tribunal aurait toutefois la faculté de choisir une autre classe d'officiers publics. Le paragraphe 2 de la loi du 3 juillet 1861 lui accorde ce droit : « Néanmoins, « il appartient toujours au tribunal ou juge qui auto-
« rise ou ordonne la vente, de désigner, pour y procé-
« der, une autre classe d'officiers publics ; dans ce cas,
« l'officier public, quel qu'il soit, est soumis aux dis-
« positions qui régissent les courtiers relativement aux
« formes, aux tarifs et à la responsabilité ».

94. D'après le droit commun, les résultats de la licitation varient suivant les cas. Deux hypothèses doivent être distinguées. La licitation peut être faite au profit d'un étranger ou bien au profit de l'un des quirataires. Si la propriété est adjugée à un étranger, la licitation est une véritable vente faite par tous les copropriétaires à cet étranger. Dans notre droit, la vente est translatrice de propriété, et en, conséquence, l'adjudicataire supportera toutes les charges réelles constituées sur le navire.

95. Si la propriété est adjugée à l'un des quirataires, la licitation présente le caractère d'un partage et on

appliquera la règle de l'effet déclaratif. D'après l'article 883 du Code civil, le partage est déclaratif de propriété. « Chaque cohéritier est censé avoir succédé seul « et immédiatement à tous les effets compris dans son « lot, ou à lui échus sur licitation, et n'avoir jamais eu « la propriété des autres effets de la succession (1) ». Selon les principes généraux, le navire arriverait à l'adjudicataire franc et quitte des droits réels dont il aurait été grevé, pendant l'indivision, du chef des autres quirataires. L'introduction de l'hypothèque maritime dans notre législation réclamait, comme corollaire nécessaire, une dérogation au principe que le partage est déclaratif de propriété. Les tiers n'auraient pas consenti à prêter de l'argent sur un navire, dans la crainte de voir les sûretés qui leur avaient été conférées devenir illusoires par suite d'une licitation. « En conservant « à l'article 883 son effet ordinaire, disait le rapport « de M. Grivart, alors que dans le plus grand nombre « des cas, les hypothèques constituées sur un navire « ne porteront que sur des parts de propriété, on eût « enlevé à l'hypothèque maritime tout caractère d'utilité pratique, on l'eût réduite à n'être qu'une institution de pure théorie, sans action sur le développement du crédit. Dans cette conviction, nous n'avons « pas hésité à faire fléchir ici le principe de l'article « 883. Quel que soit l'événement de la licitation ou du

(1) En droit romain le partage était translatif de propriété.

« partage, en quelques mains que passe le navire, le
 « créancier ayant hypothèque sur une part indivise
 « conservera son droit de préférence ».

Le projet de loi sur l'hypothèque maritime, tel qu'il avait été conçu par la commission de l'Assemblée nationale, s'exprimait ainsi : « Par dérogation à l'article 883
 « du Code civil, les hypothèques consenties durant l'in-
 « division, par un ou plusieurs des copropriétaires, sur
 « une portion de navire, continuent à subsister après
 « le partage ou la licitation ». Sur les observations de M. Sebert, la commission adopta un nouveau texte proposé par M. Humbert, qui devint le paragraphe 3 de l'article 18 de la loi du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime : « Dans tous les cas de copropriété
 « autres que ceux qui résultent d'une succession ou de
 « la dissolution d'une communauté conjugale, par dé-
 « rogation à l'article 883 du Code civil, les hypothèques
 « consenties durant l'indivision, par un ou plusieurs
 « des copropriétaires, sur une portion de navire, conti-
 « nuent à subsister après le partage ou la licitation ».

Si, d'après le Code civil, les droits réels consentis pendant l'indivision ne survivent pas à l'événement du partage, c'est que l'indivision qu'il règle par ses dispositions est un état passager. L'indivision des navires offrant, au contraire, un caractère de permanence, on ne pouvait maintenir l'effet déclaratif du partage. Il fallait, pendant sa durée, permettre aux différents quira-
 « taires de trouver du crédit et pour cela les autoriser à

constituer, à titre de garantie, au profit des tiers qui leur prêteraient de l'argent, des hypothèques portant sur leurs parts individuelles dans le navire et qui ne seraient pas caduques par suite de la licitation du navire. Toutefois, l'effet déclaratif du partage subsistait avec tous ses avantages dans le cas où l'indivision conservait son caractère transitoire, celui où elle résultait d'une succession et celui où elle résultait de la dissolution d'une communauté conjugale.

L'article 17 de la loi du 10 juillet 1885 sur l'hypothèque maritime modifiant celle du 10 décembre 1874, n'a pas reproduit les deux exceptions que nous venons de signaler. « Dans tous les cas de copropriété, par dérogation à l'article 883 du Code civil, les hypothèques consenties durant l'indivision par un ou plusieurs des copropriétaires, sur une portion du navire, continuent à subsister après le partage ou la licitation ». Nous avons vu, dans un chapitre précédent, que l'article 3 de la loi du 10 juillet 1885 avait subordonné, dans tous les cas, au consentement de la majorité des propriétaires, la création de l'hypothèque sur une part indivise, qui, d'après la loi de 1874, pouvait être librement constituée par chaque quirataire. La dérogation au principe général de l'effet déclaratif du partage s'explique par la nécessité d'obtenir l'autorisation de la majorité. En accordant leur autorisation, les propriétaires qui la composent donnent, pour ainsi dire, une garantie au créancier hypothécaire, et, même

après l'opération du partage, il conserve un droit opposable à tous les détenteurs du navire.

Cependant, le créancier hypothécaire ne doit pas garder son droit de suite, si la licitation s'est opérée dans les formes judiciaires. L'adjudication étant précédée de la publicité, il est à présumer que le navire a atteint son maximum de prix et il serait dangereux d'accorder à un créancier hypothécaire le droit de tout remettre en question et de faire procéder à une nouvelle vente qui pourrait bien ne pas être effectuée dans des conditions aussi avantageuses que la première. Aussi l'article 18, § 4, de la loi du 10 décembre 1874 et l'article 17 *in fine* de la loi du 10 juillet 1883 déclarent que : « si
« la licitation s'est faite en justice, le droit des créan-
« ciers n'ayant hypothèque que sur une portion du na-
« vire, sera limité au droit de préférence sur la partie
« du prix afférente à l'intérêt hypothéqué » (1).

Si, au lieu d'une hypothèque partielle portant sur une ou plusieurs portions indivises du navire, nous nous trouvons en présence d'une hypothèque portant sur le navire tout entier et constituée par la majorité des copropriétaires, nous devrions adopter la même solution. Il était évident, en effet, qu'en accordant à la majorité le droit d'établir une hypothèque sur le navire, on

(1) L'article 44, *in fine*, de la loi belge du 21 août 1879, dispose également que : « en cas de licitation les charges grevant chaque
« part de propriété du navire passent de plein droit sur la part du
« prix qui en représente la valeur. »

devait lui permettre de l'établir d'une façon stable et non d'une manière périssable. Il fallait empêcher que son existence fût anéantie par l'événement d'une licitation, car aucun créancier n'aurait voulu prêter les sommes nécessaires à la navigation, s'il eût été exposé à des risques semblables et si la garantie qui lui avait été donnée eût pu disparaître plus ou moins rapidement. En entrant dans la copropriété, les divers quirataires se sont soumis à la volonté de la majorité, lui ont conféré, en quelque sorte, le mandat de consentir une hypothèque s'il y échet, et les quirataires formant la minorité, qui se sont opposés à la constitution de l'hypothèque, sont engagés, pour ainsi dire vis-à-vis du créancier éventuel, à maintenir l'hypothèque, même au cas où, par l'effet de la licitation, le navire tomberait aux mains de l'un d'entre eux.

96. La licitation du navire, avons-nous dit, doit avoir lieu aux enchères publiques. La plupart des législations étrangères décident également que lorsque la vente du navire est résolue, cette vente doit être publique. Ces dispositions ont été inspirées par l'idée de sauvegarder les droits de la minorité et de permettre d'aliéner le navire à un prix sensiblement voisin de sa valeur réelle (1).

(1) Code de commerce allemand, art. 473 : « Lorsque la dissolution de l'armement collectif, ou l'aliénation du navire est décidée, le navire doit être vendu publiquement. »

La législation allemande établit dans le même article deux

97. La copropriété des navires peut aussi être dissoute par des causes indépendantes de la volonté des quirataires. Cela se produira dans diverses hypothèses. L'extinction de la copropriété pourrait résulter de la confusion qui se produirait si tous les intéressés mouraient en laissant un même héritier, qui réunirait les différentes parts sur sa tête. Il en serait de même si, par suite d'acquisitions successives, les diverses portions devenaient la propriété d'un seul. L'indivision maritime cesserait encore par la perte du navire, ou son innavigabilité constatée, ou sa confiscation. Dans tous ces cas, en effet, la matière de la copropriété a disparu, et elle se trouve dissoute par là-même. En cas d'innavigabilité, le navire n'étant plus capable de remplir l'objet de sa destination, ne subsiste plus comme tel.

La copropriété des navires diffère profondément des sociétés ordinaires en ce que ni la mort, ni l'interdiction, ni la déconfiture, ni la faillite, ni la mise en liqui-

conditions pour la vente du navire : « La vente ne peut avoir lieu que « lorsque le navire n'est pas frété pour un voyage et qu'il se trouve « à son port d'attache ou dans un port du pays. »

Code de commerce espagnol, art. 592 : « La vente du navire devra « avoir lieu aux enchères publiques, à moins que l'unanimité des « copropriétaires n'en décide autrement. »

Code de commerce argentin, article 887 : « Lorsqu'une délibération « de la majorité a décidé la vente du navire, la minorité peut exiger « qu'il y soit procédé par adjudication publique. »

Le même article dans son alinéa 2 émet une restriction à la faculté de dissolution de la copropriété : « Cependant l'association ne peut « se dissoudre tant que le voyage n'est pas achevé, »

dation judiciaire d'un ou de plusieurs quirataires n'entraînent sa dissolution. D'après le droit commun et aux termes de l'art. 1865 du Code civil, ces différentes causes amènent l'extinction des sociétés. A ce point de vue, la copropriété des navires se rapproche des sociétés de capitaux, telles que la société anonyme et la société en commandite par actions, et se sépare profondément des sociétés de personnes (sociétés en nom collectif et en commandite par intérêts) (1).

98. Lorsque la copropriété des navires est dissoute, il y a lieu de procéder à la liquidation pour parvenir à déterminer l'actif qui devra être réparti entre les intéressés proportionnellement à la valeur de leur part dans le navire. Pour cela, il sera nécessaire d'opérer le règlement des dettes impayées et de faire rentrer le montant des diverses créances, notamment le produit de la vente en cas de licitation. Ces opérations pourront être faites, soit par les copropriétaires eux-mêmes, soit par un mandataire qui les représente et qui jouera un rôle analogue à celui du liquidateur dans les sociétés ordinaires. Pour la désignation de ce mandataire, le concours de tous les intéressés sera nécessaire et une décision de la majorité serait inefficace à cet égard.

(1) Dans le même sens :

Code de commerce allemand, article 472 : « La mort, la faillite ou l'incapacité légale d'administrer ses biens encourue par un coarmateur, n'entraîne point la dissolution de l'armement collectif. »

La législation anglaise établit une règle analogue.

Les pouvoirs de la majorité existent tant que dure la copropriété des navires, mais finissent avec celle-ci. Ses délibérations ne sont valables que pour le temps de la copropriété elle-même, et ne lient les copropriétaires que tant qu'ils demeurent tels et non pas quand ils ont cessé d'avoir cette qualité. D'ailleurs on pourrait ajouter que la nomination d'un liquidateur n'est pas un acte d'intérêt commun. Nous n'avons reconnu ce caractère qu'à ceux qui concernaient l'exploitation du navire. La désignation d'un liquidateur n'a trait en aucune façon à l'exploitation du navire, puisqu'elle intervient à une époque où toute exploitation est terminée, soit par suite de la vente du navire, soit par suite de sa perte ou innavigabilité.

Nous nous sommes bornés à examiner jusqu'à présent les conséquences juridiques qui résultent de la copropriété d'un navire. Le Code de commerce, dans l'article 220, ne vise pas d'une manière expresse le cas où la copropriété porterait non plus sur un seul bâtiment, mais sur plusieurs, ni l'hypothèse d'une communauté qui peut exister entre les propriétaires de plusieurs navires. L'étude de ces questions fera l'objet du chapitre suivant.

CHAPITRE V

COPROPRIÉTÉ DE PLUSIEURS NAVIRES.

99. Il semble résulter des diverses explications que nous avons précédemment fournies, que l'article 220 du Code de commerce ne se réfère qu'à l'hypothèse où un seul navire forme la matière de la copropriété. Il ne faut pas conclure de là qu'une copropriété ne saurait être établie sur plusieurs navires. Ce genre de société est même fort ancien, et, de nos jours, il n'est pas rare de voir une pluralité de bâtiments possédés par une collectivité d'individus. Ce mode d'association est fréquent sur les côtes de Bretagne, particulièrement dans la baie de Saint-Brieuc, en ce qui concerne les navires destinés à la pêche de la morue en Islande ou sur les bancs de Terre-Neuve. On peut se demander si les règles que nous avons tracées dans les chapitres précédents régiront les rapports des intéressés, ou s'ils seront soumis aux principes du droit commun.

100. Il est certain tout d'abord, que si un accord était intervenu entre les copropriétaires au sujet de l'exploitation, aucune difficulté ne saurait s'élever. La convention serait la loi des parties (Code civil, article

1134). La liberté des conventions est proclamée dans notre législation, et dans une matière d'ordre purement privé, la loi ne fait que suppléer au silence de la convention. En l'absence d'un accord précis, que devrait-on décider au point de vue de l'administration et de la dissolution de la copropriété ?

Les principes que nous avons dégagés au sujet de l'administration, trouveront ici leur application. La majorité conservera ses pouvoirs pour tout ce qui concerne l'intérêt commun des copropriétaires. L'étendue de ses attributions sera celle que nous avons reconnue dans les chapitres précédents.

101. La dissolution de cette société sera-t-elle soumise à la restriction du paragraphe 3 de l'art. 220 du Code de commerce ? Nous avons vu que, dans l'intérêt de la navigation et lorsqu'il s'agissait d'un seul navire, le législateur avait apporté une dérogation importante à la faculté de provoquer la licitation de la chose commune ou la dissolution de la société, faculté consacrée par les articles 815 et 1869 du Code civil. Cette disposition restrictive se comprend encore davantage lorsqu'on se trouve en présence, non plus d'un bâtiment unique, mais de plusieurs navires. Le législateur qui s'efforçait de maintenir les sociétés nautiques, si utiles au développement du commerce maritime, lorsqu'elles portaient sur un navire isolé, devait à plus forte raison, rechercher les moyens de les mettre à l'abri d'une dissolution provoquée par le caprice ou le mauvais vou-

loir d'un associé lorsqu'elles embrassaient plusieurs navires. La question s'était présentée au siège de l'amirauté des Sables d'Olonne le 11 janvier 1754. Trois négociants étant associés chacun pour un tiers dans trois navires, qu'ils avaient fait construire à frais communs, l'un d'eux voulut se retirer de l'association, prit des conclusions en partage des trois navires et fut débouté de sa demande. « Consulté, dit Valin, sur le bien
« ou mal jugé de cette sentence, je fus d'avis du bien
« jugé, fondé sur ce que, quoiqu'il ne soit question
« dans notre article (l'article VI du titre VIII, livre II
« de l'Ordonnance) que d'un seul navire en société, la
« raison est néanmoins la même pour le cas de plu-
« sieurs navires aussi en société, parce que chaque
« navire fait un objet à part dans lequel chaque associé
« a réellement sa portion indivise, et qu'ainsi, par rap-
« port à chaque navire, c'est tout comme si la société
« n'était composée que de lui seul ».

Nous devons nous rappeler que l'Ordonnance de 1681 n'autorisait la licitation qu'au seul cas où il y avait partage égal d'opinions sur l'entreprise d'un voyage :
« Aucun, disait-elle, ne pourra contraindre son asso-
« cié de procéder à la licitation d'un navire commun,
« si ce n'est que les avis soient également partagés sur
« l'entreprise de quelque voyage ». La décision de l'amirauté des Sables d'Olonne a pu être rendue en considération de ce fait que, dans la cause qui lui était soumise, ce partage égal d'opinions n'existait pas, et que

n'étant pas dans l'hypothèse prévue spécialement par l'Ordonnance pour la licitation, il n'y avait pas lieu de l'accorder. Nous devons cependant retenir l'assimilation faite par Valin, entre le cas où la copropriété ne concerne qu'un seul navire, et celui où elle en concerne plusieurs.

De nos jours, la Cour de Rennes a été appelée à statuer sur cette question dans les circonstances suivantes. Plusieurs personnes étaient copropriétaires de navires se livrant à la pêche d'Islande. L'une d'elles voulant se retirer de l'association, prétendit, à l'appui de sa demande, que la société, ainsi constituée, était contractée pour un temps illimité et comme telle, soumise à l'article 1869 du Code civil et qu'en conséquence, la volonté de l'une des parties, manifestée par une renonciation notifiée à tous les associés, en opérait la dissolution pourvu que cette renonciation fût de bonne foi et non faite à contre-temps. Par un arrêt en date du 26 février 1867, la Cour de Rennes repoussa cette prétention et déclara que l'association ainsi formée sous l'empire des usages de la baie de Saint-Brieuc, constituait une association en participation dont la durée était nécessairement celle des navires qui en faisaient l'objet ; que d'après les mêmes usages, chaque associé était toujours libre de se retirer de l'association, soit en cédant sa part d'intérêt, soit en acceptant une liquidation amiable qui lui serait offerte, que par suite une telle association ne pouvait être réputée contractée pour un

temps illimité et comme telle, être soumise aux articles 1865 et 1869 du Code nap., d'après lesquels la dissolution de la société s'opère par la renonciation de bonne foi et non faite à contre-temps, notifiée par un associé aux autres associés ; que l'article 220 du Code de commerce qui, en tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, veut que l'avis de la majorité soit suivi, et que la licitation d'un navire ne puisse être accordée s'il n'y a convention écrite contraire, que sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, était applicable au cas d'association des propriétaires de navires pour un temps non limité et qu'il n'y avait pas lieu, dans cette hypothèse, à la dissolution de la société par le fait seul de la renonciation de l'un des propriétaires dans les conditions de l'article 1869 du Code nap. (1).

M. Desjardins, qui admet la théorie que nous venons d'exposer, s'exprime ainsi : « Supposons que chaque
« associé a réellement une part indivise de chaque bâ-
« timent. Le pacte social permet-il de liciter isolément
« un des navires ? Il importe peu que l'association
« exploite en même temps d'autres navires, et l'on se
« trouve exactement dans la situation juridique qu'a
« prévue le législateur de 1807. Ne peut-on liciter que
« tous les navires à la fois ? Il serait plus dangereux

(1) Rennes, 26 février, 1867 et sur pourvoi, Cass. 13 juillet 1868, D. 68, I, 437 et 438 ; S., 68, I, 449.

« que jamais d'abandonner tous les associés au caprice
« d'un seul ? Le législateur manquerait encore plus
« complètement son objet, car l'importance de l'entre-
« prise s'est encore accrue. Les mesures qu'il a prises
« dans l'intérêt du commerce maritime, quand il s'est
« agi de liciter un navire indivis, il ne les répudie pas
« sans doute parce qu'il s'agit de liciter deux navires
« indivis (1) ».

102. Il faut se garder de confondre le cas où plusieurs navires forment l'objet de la copropriété, avec celui où les propriétaires de plusieurs navires différents en mettent l'exploitation en commun. Cet usage est fort ancien. C'est à cette sorte de société que font allusion les Rôles d'Oléron en disant : « que deux bateaux font
« compagnie et vont aux harans et aux maquereaulx et
« debvent mettre autretant d'engins l'un comme l'autre
« et sont à gré de partir leur gaing par moitié entre
« eux ». Dans le cas où plusieurs navires forment l'objet de la copropriété, chaque associé a une part indivise de chaque bâtiment. Dans le cas où l'exploitation des navires est seule mise en commun, les navires continuent d'appartenir à leurs propriétaires respectifs, qui n'acquièrent ni ne confèrent aucun droit sur la propriété les uns des autres. Ce sont les revenus, les produits seuls qui entrent en société et qui sont partagés entre tous les intéressés. Ce genre d'association est

(1) Desjardins, t. II, n° 339, p. 179.

pratiqué, en ce qui concerne les embarcations de pêche, sur différents points des côtes de l'Océan, dans certains ports en Bretagne et en Vendée. On trouve dans une telle association, non seulement les éléments d'une société, mais encore ceux d'une assurance mutuelle. Les parties se proposent à la fois de rechercher un gain et d'éviter une perte, ce qui est le criterium de l'assurance. Habituellement, les barques de pêche ne sont pas assurées. Les pêcheurs ne consentent pas facilement à acquitter les primes relativement élevées afférentes aux assurances maritimes, et, pour diviser les risques sur un plus grand nombre d'intéressés, tant au point de vue de la pêche qu'à celui de la perte des embarcations, ils ont recours à l'association que nous venons de décrire. En répartissant les chances de pêche sur un plus grand nombre de barques, ils évitent, dans la mesure du possible, l'aléa inhérent à de telles entreprises. Une barque dont le succès a été prospère assure pour ainsi dire celles que le sort a moins favorisées. Les propriétaires de chaque embarcation continuant à agir individuellement, mais devant seulement répartir entre eux les bénéfices et supporter les pertes, il n'y aurait pas lieu de déclarer cette société nulle pour défaut de publicité. Cette association n'existe que dans les rapports des parties et non au vis-à-vis des tiers. Il y a là une société occulte, une association en participation, par cela même qu'elle est inconnue du public.

103. Il n'y a pas, dans cette hypothèse, de copropriété. Les règles particulières à l'administration et à la dissolution de la copropriété des navires ne gouverneront pas les rapports des divers propriétaires. Ils conservent, en principe, leur liberté d'allures, sont libres de choisir le temps et le lieu où doit s'exercer la pêche, et il n'appartient pas à la majorité de dicter ses volontés. Cette solution pourrait cependant aboutir à de fâcheuses conséquences et conduire à des résultats exorbitants. Une embarcation ne quitterait le port qu'à de rares intervalles, ne s'exposerait pas aux périls de la mer et aux risques d'une mauvaise pêche et participerait aux bénéfices de l'exploitation, prendrait une portion des gains qui auraient été produits par l'activité des autres. Il y aurait une sorte d'encouragement donné à la paresse. De même une embarcation placée sous la direction de pêcheurs téméraires pourrait sortir par un gros temps, et courir ainsi les chances d'une perte probable, dont le poids retomberait sur les différents intéressés. Pour remédier à ces inconvénients, une convention interviendra habituellement dans la pratique, aux termes de laquelle ceux qui font partie de l'association devront se soumettre aux décisions de la majorité, ou à la volonté d'une personne désignée par eux qui jouera le rôle de président, de gérant de l'association. La fixation des sorties des barques, du nombre minimum de ces sorties nécessaire pour permettre à

celles-ci de prendre part aux bénéfices, l'établissement du rapport entre le nombre des sorties et le chiffre des bénéfices à percevoir, la répartition de ces mêmes bénéfices rentreront dans les attributions de la majorité ou du gérant. Fréquemment aussi, il sera convenu que les embarcations se dirigeront, pour la pêche, vers le même endroit et vogueront de conserve de façon à se prêter appui au cas où l'une d'elles serait en danger. De telles associations supposent, de la part de ceux qui y entrent, une réelle confiance des uns à l'égard des autres, développent le sentiment d'union entre ses divers membres qui doivent, en quelque sorte, faire passer l'intérêt collectif avant l'intérêt individuel et consacrer tous leurs efforts à la prospérité de l'exploitation entreprise en commun. On pourrait peut-être trouver dans ces associations de pêcheurs quelques vestiges des anciennes corporations qui auraient survécu à leur abolition. Il y a, du reste, de grandes analogies entre les règles de ces associations et celles de certaines sociétés coopératives. Le fondement sur lequel reposent les unes et les autres est identique. Elles supposent la confiance réciproque des intéressés dans l'activité individuelle de leurs co-intéressés qui se feront un devoir de consacrer leur travail au succès de l'œuvre commune.

104. De ce que les divers associés conservent leur propriété respective et n'en transmettent aucune partie aux autres, il en résulte nécessairement que l'un d'eux, dont

l'intérêt dans la société égalerait la moitié du fonds social, ne pourrait provoquer la licitation. Elle ne s'applique qu'aux choses indivises. On ne saurait demander la licitation des choses sur lesquelles on n'a aucun droit. Dans notre matière, il n'y a pas d'indivision, il y a une simple juxtaposition de propriétés particulières en vue d'une exploitation collective. Chaque associé aurait la faculté de se retirer de l'association quand il le voudrait. Il ne faudrait pas toutefois que ce fût à contretemps ou d'une façon inopportune, car alors il serait passible de dommages-intérêts destinés à réparer le préjudice qu'auraient eu à supporter les autres associés.

105. Des associations de cette nature constituent-elles de véritables sociétés? L'article 1832 du Code civil définit la société : « Un contrat par lequel deux
« ou plusieurs personnes conviennent de mettre quel-
« que chose en commun dans la vue de partager le bé-
« néfice qui pourra en résulter. » Il faut donc un apport de la part des associés et l'intention de réaliser des bénéfices. Lorsque divers intéressés ont mis en commun l'exploitation de leurs navires ou de leurs embarcations de pêche, il n'y a pas d'apport en propriété, chacun conservant sa propriété individuelle et ne transmettant sur son patrimoine aucun droit réel aux autres. Il n'est pas nécessaire cependant pour l'établissement d'une société de rencontrer un apport en pleine pro-

priété. Un apport en usufruit ou un apport en jouissance suffisent. Nous avons bien ici un apport en jouissance. Un associé garde la propriété de sa chose et il en transfère la jouissance à la société. Pour ce qui est du deuxième élément, l'intention de réaliser des bénéfices, une solution de principe ne saurait être donnée. Elle variera selon les diverses hypothèses. Si les parties se sont associées non seulement pour éviter des pertes en les répartissant sur un plus grand nombre, mais encore pour recueillir les produits pouvant résulter de l'exploitation commune, il y aura une véritable société. Une autre idée a pu présider à l'engagement des parties. Le but qu'elles ont poursuivi a pu être non de rechercher des bénéfices, mais de contracter une sorte d'assurance mutuelle contre les risques de mer ou les chances de mauvaise pêche. Dans ce cas on ne serait pas en présence d'une véritable société. Les associations d'assurances mutuelles offrent de grandes analogies avec la société, et on trouve dans la loi sur les sociétés quelques dispositions qui régissent ces associations (Loi du 24 juillet 1867, article 66), mais le législateur ne les a pas considérées comme étant de véritables sociétés. Nous lisons dans l'exposé des motifs de la loi du 24 juillet 1867, à propos de l'article 66 de cette loi : « Il faut dire pour les associations d'assurances mutuelles, comme pour les tontines, qu'elles « ne sont pas de véritables sociétés. » Un élément es-

sentiel du contrat de société fait défaut aux associations d'assurances mutuelles. Elles n'ont pas pour objet la réalisation de bénéfices, mais se proposent simplement d'éviter ou de restreindre les pertes qui atteindraient les membres qui les composent en les faisant supporter par la collectivité (1).

(1) Sur ce point, MM. Lyon-Caen et Renault, *Traité des sociétés commerciales*, n° 34, p. 25.

CHAPITRE VI

MODIFICATION APPORTÉE DANS LA PRATIQUE A LA COPROPRIÉTÉ DES NAVIRES. — PARTICIPATION.

106. La copropriété des navires, telle que nous l'avons présentée jusqu'ici, est celle qui résulte des dispositions de l'article 220 du Code de commerce. Nous avons vu que, pour en faciliter l'administration, les intéressés avaient fréquemment recours à la désignation d'un armateur-gérant chargé de la gestion et représentant les copropriétaires. Malgré l'utilité de cette nomination, la copropriété des navires existant sous la forme que nous avons reconnue au cours de cette étude et soumise aux diverses règles que nous avons examinées fait naître un certain nombre d'inconvénients, notamment en ce qui concerne l'obligation solidaire frappant les quirataires. Aussi depuis longtemps a-t-on cherché, dans la pratique, des moyens propres à remédier à cet état de choses. Dans la plupart de nos ports de commerce, la copropriété des navires revêt le caractère d'une association en participation.

107. En réalité, plusieurs personnes sont associées dans l'exploitation du commerce maritime, mais un

seul propriétaire est inscrit dans l'acte de francisation et par conséquent considéré comme seul et véritable propriétaire à l'égard des tiers. Cette situation se produira dans différentes hypothèses. Une personne, après avoir fait construire ou acquis un navire déjà construit, en cède une partie à d'autres qui participent ainsi à la propriété et à l'entreprise, le propriétaire primitif devant seul être inscrit dans l'acte de francisation. Un armateur propriétaire d'un ou de plusieurs navires, après avoir exploité un certain temps lui-même peut suivre l'exemple, procéder un peu à la manière des industriels qui mettent leur affaire en actions et faire appel à des capitalistes qui désirent s'intéresser au commerce maritime. Les divers bailleurs de fonds auront des droits dans les navires en général ou sur tel navire déterminé, cela dépendra de la convention et de la situation respective des parties, mais l'armateur qui a recours à eux restera seul porté dans l'acte de francisation. Les nouveaux intéressés n'y figureront pas. Un très grand nombre de personnes peuvent ainsi intervenir dans la propriété des navires. Le plus souvent elles ignorent quels sont ceux qui participent avec elles à l'entreprise et elles seront inconnues des tiers qui n'auront en face d'eux que l'armateur primitif inscrit dans l'acte de francisation.

Dans le dessein de développer et d'étendre son industrie, l'armateur propriétaire, tout en se réservant la propriété exclusive des navires déjà possédés par lui,

peut demander le concours de capitalistes pour acquérir un ou plusieurs bâtiments nouveaux qui seront inscrits sous son nom personnel. Dans cette combinaison, un danger pourrait se présenter. L'armateur propriétaire primitif étant chargé de la direction générale de l'entreprise, et ayant conservé la propriété exclusive de certains navires, serait certainement tenté de faire naviguer ceux-ci de préférence aux bâtiments nouveaux soumis à la participation. Il arriverait ainsi à percevoir le fret et les bénéfices afférents à la navigation pour son profit personnel et les intérêts de ceux qui lui ont confié leurs capitaux seraient gravement compromis et leurs fonds resteraient improductifs. Pour remédier à cet inconvénient dont l'éventualité ferait reculer un certain nombre de capitalistes désireux de s'intéresser de cette façon au commerce de mer, il est ordinairement convenu que, bien que parmi les navires, les uns soient la propriété exclusive de l'armateur primitif et les autres celle de divers intéressés, il sera fait une masse de tous les produits de l'exploitation, qui seront répartis ensuite au prorata des droits de chacun. Supposons qu'au début l'armateur possédait deux navires de valeur égale, qu'au moyen de la combinaison indiquée ci-dessus, il en ait acquis deux autres, tout en gardant la propriété des deux premiers. Le total des bénéfices de l'exploitation sera divisé en deux parts, par moitié. L'armateur primitif prendra d'abord une moitié, et dans l'autre, il aura droit à une part proportionnelle au montant de son

intérêt dans les deux navires nouvellement acquis. La contribution aux pertes et aux dettes se ferait également d'après les mêmes principes et dans la même proportion.

Il y a également une copropriété revêtant le caractère d'une association en participation où différents individus conviennent de s'associer en vue de se livrer à l'industrie de la navigation, mais décident que l'un d'entre eux agira pour la construction ou l'achat du navire, comme s'il effectuait ces opérations pour son compte personnel et sera seul porté dans l'acte de francisation.

108. De tels accords supposent une confiance très grande des intéressés dans la personne qui joue ainsi le rôle de propriétaire unique. C'est cette dernière qui conclura tous les actes nécessaires pour l'accomplissement de l'entreprise et qui aura une plénitude de pouvoirs à cet effet. C'est elle également qui répartira les bénéfices revenant à chaque associé et lui réclamera la contribution qui lui incombe en cas de perte. Son rôle, en un mot, sera analogue à celui de l'armateur-gérant, mais avec des attributions plus étendues. Le plus souvent, celui des participants dont le nom sera inscrit dans l'acte de francisation, jouira d'une complète liberté pour tout ce qui concerne les besoins de la navigation, l'exploitation des navires, les mesures nécessaires pour les mettre en état de prendre la mer. Les délibérations de la majorité et les pouvoirs qui lui sont conférés n'auront dans la pratique qu'une application

très rare dans l'hypothèse que nous envisageons en ce moment. Pour faire face aux dépenses de l'expédition, il aurait la faculté d'emprunter les sommes d'argent indispensables et d'affecter le navire à titre de garantie. En droit, il est seul propriétaire du navire à l'égard des tiers. Dans les rapports des intéressés, le navire est, à la vérité, la propriété de plusieurs et, en agissant ainsi, il grèvera les parts des autres intéressés, mais ceux-ci, en s'unissant par des accords semblables à ceux que nous venons de décrire, lui ont, en quelque sorte, donné le mandat de procéder de cette manière.

109. Les conventions, que nous avons passées en revue ont pour résultat de permettre aux associés d'échapper à la responsabilité solidaire, mais offrent en plus un autre avantage : celui d'éviter, en fait, la taxe ou impôt sur le revenu des valeurs mobilières, taxe annuelle de 4 0/0 établie par la loi du 29 juin 1872, modifiée par celle du 26 décembre 1890, et perçue sur les produits des parts d'intérêt. A l'extérieur, la société ne se manifeste pas en réalité. Il n'y a qu'un propriétaire unique. Elle n'existe que dans les rapports des intéressés, et par conséquent il n'y a pas à proprement parler de parts d'intérêt. Les divers participants sont inconnus du fisc et échappent à l'impôt qui, en l'absence d'un contrat de cette nature, aurait frappé leurs bénéfices. Le caractère occulte de cette société explique pourquoi on ne peut fournir de statistiques précises sur le nombre de copropriétés de navires. Fré-

quemment on croit être en présence d'un propriétaire unique, tandis que derrière lui se cachent plusieurs intéressés.

110. Nous appliquerons à la société ainsi constituée les principes qui régissent l'association en participation. Plusieurs personnes, dans les diverses hypothèses examinées plus haut, se sont entendues pour être de part dans une entreprise dont les différentes opérations seront faites par l'une d'entre elles en son nom seul. Le caractère occulte, signe distinctif de l'association en participation se rencontre bien ici. La preuve de cette société pourra se faire entre les associés par tous les moyens possibles, même par témoins. L'article 49 du Code de commerce dispose en effet que : « Les associations en participation peuvent être constatées par la représentation des livres, de la correspondance ou par la preuve testimoniale si le tribunal juge qu'elle peut être admise ». Cette solution a une importance considérable au cas où la personne, considérée comme propriétaire unique, refuserait de partager les bénéfices de l'exploitation, en prétendant que la propriété, et par conséquent les produits de l'entreprise lui appartiennent exclusivement.

111. Le principal avantage de cette modification apportée à la copropriété des navires, avons-nous dit, est de permettre aux intéressés d'échapper à la responsabilité solidaire. Cette société n'a aucune existence à l'égard des tiers. Les effets juridiques en sont limités

aux rapports des associés entre eux. Le propriétaire porté dans l'acte de francisation, bien qu'agissant dans l'intérêt commun, contracte en son nom personnel. Lui seul devient débiteur ou créancier. Les autres associés ne peuvent poursuivre les tiers qu'en vertu de l'article 1166 du Code civil. Réciproquement, les tiers qui ont traité avec lui peuvent, en vertu de l'article 1166 du Code civil, exercer de son chef les droits pouvant lui appartenir à l'encontre de ses coassociés, mais ils ne sauraient prétendre à aucune action directe et à plus forte raison à une action solidaire contre les autres participants alors même que ceux-ci auraient profité de l'opération (1). Lorsque les tiers ont contracté, ils ne l'ont fait qu'avec une seule personne. Elle seule est engagée vis-à-vis d'eux. Ils ne doivent pas bénéficier d'une plus grande garantie et invoquer la responsabilité de ceux qui, à leur égard, sont demeurés étrangers au contrat et qu'ils n'ont pas connus au moment de l'opération. La participation étant une convention secrète entre les participants, ceux-ci ne sont pas tenus à l'égard des tiers qui n'ont pu compter sur leur obligation. « Une autre solution, nous dit M. Demolombe, « dans une consultation au sujet de l'affaire sur laquelle « est intervenu l'arrêt de la Cour de Rennes du 4 mars « 1880, serait à la fois contraire au droit, à l'équité et « à l'intérêt public. Au droit, car on ferait naître une

(1) Rennes, 4 mars 1880, S., 81, 2, 265.

« obligation personnelle entre deux personnes qui ne
 « se connaissent pas, et qui n'ont traité ni directement
 « ni par mandataire, ce qui est incompatible avec
 « toutes les notions sur la formation des obligations.
 « A l'équité, car on permettrait aux tiers d'atteindre
 « par la solidarité un simple participant qui a rempli
 « toutes les obligations envers la seule partie avec la-
 « quelle il ait traité, alors que le tiers n'a pas entendu
 « acquérir une créance sur un participant inconnu et
 « que ce participant n'a pas entendu s'obliger envers
 « les tiers. A l'intérêt public, car il deviendrait impos-
 « sible aux petits capitalistes de concourir indirecte-
 « ment à la construction d'un navire en contractant
 « une simple association de compte à demi; la menace
 « de la solidarité les arrêterait. »

Si tous les associés agissaient ensemble, ils seraient tenus d'une obligation solidaire en vertu des principes que nous avons exposés en traitant de la responsabilité des quirataires, principes consacrés par un usage constant. En matière commerciale, tous les co-obligés sont tenus solidairement à moins de conventions contraires.

Il est évident que le jour où les divers participants feraient inscrire sur l'acte de francisation leurs noms et leur qualité de copropriétaire, ils demeureraient soumis à la responsabilité solidaire. Nous reviendrons alors au droit commun, dont nous devrions appliquer

les principes. Il n'y aurait plus de société occulte, plus d'association en participation. La copropriété n'existerait plus seulement dans les rapports des intéressés entre eux, mais elle se manifesterait au-dehors. La solidarité frapperait alors les copropriétaires, soit qu'ils se fussent engagés conjointement, soit qu'ils eussent confié leurs pouvoirs à un préposé chargé de les représenter.

112. Le gérant de l'association, après avoir effectué les opérations qui ont trait au commerce maritime, doit rendre compte à ses co-associés de son administration et leur distribuer, en proportion de leurs droits, les bénéfices qui ont pu être produits. Au cas où il a été obligé d'acquitter des dettes contractées pour l'exécution de l'entreprise, un recours lui est donné contre les autres intéressés. Si la société n'a aucune existence légale à l'égard des tiers et si, vis-à-vis d'eux, il n'y a qu'un propriétaire unique, seul responsable, il n'en est plus de même dans les rapports des intéressés entre eux. Ils sont unis par les liens d'une société et obligés de contribuer aux dépenses et au paiement des dettes. On peut dire que le gérant de cette association occulte est condamné vis-à-vis des tiers, sauf un recours implicite contre les co-participants, droit qu'il puise dans la convention qui est intervenue entre eux.

113. Lorsque, parmi les participants qui doivent payer les dettes communes, se trouvent des insolubles,

la perte résultant de leur insolvabilité se répartit entre les autres, proportionnellement à leurs parts (1). Une condition est cependant nécessaire pour cela. Il faut que les participants se connaissent et aient contracté ensemble. Cette condition se trouvera réalisée quand différentes personnes conviennent de s'associer en vue de l'industrie de la navigation, mais décident que l'une d'entre elles agira pour la construction ou l'achat du navire comme si elle effectuait cette opération pour son compte particulier, et sera seule portée dans l'acte de francisation. Les divers intéressés sont, pour ainsi dire, garants les uns des autres. Supposons l'intervention de quatre individus dans un accord semblable, intéressés chacun pour un quart. Celui qui est chargé de la gestion et de la direction de l'affaire commune présente un compte établissant une perte de 12,000 francs et un des participants est insolvable. L'insolvabilité de ce dernier sera répartie sur les autres et ils supporteront chacun une perte définitive de 4,000 francs, sauf leur recours contre celui dont ils ont ainsi acquitté la part contributive dans la dette, s'il revient à une meilleure fortune.

Dans d'autres hypothèses que nous avons signalées au début de ce chapitre, la condition énoncée plus haut fera souvent défaut. Une personne, après avoir fait construire ou acquis un navire pour son compte, en

(1) Cass. Req., 29 mai 1845, D. 1845, 1, 349.

cède une partie à d'autres qui participent ainsi à la propriété et à l'entreprise. Dans ce cas les divers intéressés peuvent très bien ne pas se connaître et ne pas avoir été mis en rapport ensemble. Ils ne sauraient, par conséquent être considérés comme garants les uns des autres. Le propriétaire primitif est le participant de chacun d'eux, mais ils ne sont pas associés entre eux. Supposons que le propriétaire primitif ait fractionné sa propriété et se soit associé successivement, trois personnes chacune pour un quart, et que l'une d'elles devienne dans la suite insolvable. Chacun des intéressés a traité isolément et individuellement avec le propriétaire primitif, mais ils n'ont pas contracté entre eux. L'insolvabilité d'un participant ne pourra nuire en rien aux autres. La perte étant par exemple de 12,000 fr., chacun n'aura à payer que le quart soit 3,000 francs, mais ne sera pas tenu d'acquitter la part contributive du participant insolvable dans la dette. L'insolvabilité sera entièrement supportée par le propriétaire primitif, qui subira de ce chef une perte de 6,000 francs (1).

L'hypothèse que nous venons d'envisager se rencontre fréquemment dans nos ports. Un armateur propriétaire de navire reçoit des capitaux de ceux qui désirent s'intéresser au commerce de mer et à la propriété d'un navire. Il administre pour le compte de ces capitalistes et leur remet les dividendes qui leur re-

(1) Sur ce point, MM. Lyon-Caen et Renault, *Traité des sociétés commerciales*, n° 4066, p. 738.

viennent. Un très grand nombre de personnes peuvent ainsi figurer dans la propriété d'un navire, mais les divers intéressés ignorent quels sont ceux qui participent avec eux aux bénéfices produits par le navire sur lequel ils ont des droits.

Le cadre de notre étude forcément limité nous empêche de nous étendre plus longtemps sur la participation en matière maritime, qui pourrait être l'objet de longues dissertations. Nous avons voulu simplement signaler une institution qui, modifiant la copropriété ordinaire des navires, a pris une extension assez considérable et exposer quelques règles spéciales auxquelles elle était soumise.

CONCLUSION

Nous avons pu nous rendre compte au cours de ce travail que la copropriété des navires était une matière essentiellement complexe et engendrait un grand nombre de difficultés ; que depuis longtemps la pratique avait cherché des moyens propres à remédier aux inconvénients inhérents à cette situation et à suppléer au laconisme du Code de commerce sur ce sujet. Le silence de notre Code est d'autant plus regrettable que la plupart des législations étrangères contiennent, comme nous l'avons vu, de nombreuses dispositions sur ce point. Une réforme législative serait donc à désirer. On donnerait satisfaction aux désirs des copropriétaires de navires en réglant leur position et leurs rapports par des textes clairs et précis. Les besoins du commerce maritime varient perpétuellement et se modifient d'une manière constante. Il faut que la législation suive les progrès du commerce et tende même à les faciliter.

^c Notre marine marchande traverse, depuis un certain nombre d'années, une crise qui menace de la mettre en péril. Pour favoriser la construction et l'armement

des navires, on a établi le système des primes à la navigation, consistant dans une rémunération variant suivant la distance parcourue et le tonnage des bâtiments et attribuée aux navires qui voyagent. A côté de cette réforme, il est nécessaire d'en opérer une autre et de favoriser le développement des sociétés nautiques, des copropriétés de navires si utiles à l'extension du commerce maritime, en statuant sur cette situation juridique et en faisant disparaître les obstacles qui empêchent ceux qui voudraient s'engager dans les liens de sociétés semblables de le faire, et résultant tant des difficultés occasionnées par les rapports des quirataires entre eux, que de la lourde responsabilité qui les frappe à l'égard des tiers.

Vu :

Ce 20 avril 1896.

Le Président de la thèse,

THALLER.

Vu :

Le Doyen,

COLMET DE SANTERRE.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

GRÉARD.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	4

CHAPITRE PREMIER

NATURE DE LA COPROPRIÉTÉ DES NAVIRES

1. Préliminaires. — Division du navire. — Quirats	5
2. Liberté d'aliénation des quirats. — Droit comparé.....	7
3. Nature de la copropriété des navires. — Est-elle une société ou une simple communauté d'intérêts?.....	10
4. Caractères distinctifs de la société et de la simple communauté d'intérêts	11
5. La copropriété des navires renfermant les conditions essentielles de la société, le titre de société doit lui être attribué.....	13
6. Cas exceptionnel où le caractère de société pourrait être dénié à la copropriété des navires	16
7. Objections soulevées contre la théorie de l'existence d'une société en matière de copropriété des navires. — Réfutation de l'argument tiré du défaut d' <i>intuitus personæ</i>	17
8. Argument tiré de la dérogation apportée à l'article 1859 du Code civil par l'article 220 du Code de commerce établissant la règle des pouvoirs de la majorité. — Réfutation	20

9. La copropriété des navires constitue-t-elle une personne morale ?	22
10. Dans quelle catégorie de sociétés faut-il faire rentrer la copropriété des navires ?	23
11. Est-elle une société en nom collectif ?	24
12. Est-elle une société en commandite ou une société anonyme ?	25
13. Est-elle une association en participation ?	26
14. La copropriété des navires constitue une société <i>sui generis</i>	28
15. Incompatibilités paraissant exister entre l'aspect habituel de la copropriété des navires et la conception ordinaire de la société. — Absence de fonds de roulement.	28
16. Conséquences de l'absence de fonds de roulement dans la copropriété des navires	29
17. L'absence de fonds de roulement n'enlève pas à la copropriété des navires son caractère de société	33
18-19. La restriction apportée à la faculté de licitation et de dissolution de la société par l'article 220 du Code de commerce n'est-elle pas en opposition avec les principes fondamentaux des sociétés ? — Explication de la portée de l'article 220 du Code de commerce	36
20. Ces incompatibilités sont plus apparentes que réelles et la copropriété des navires constitue une société <i>sui generis</i>	42
21. Droit comparé. — Examen des principales législations maritimes étrangères sur la nature de la copropriété des navires	43
22. L'adoption d'une règle uniforme serait désirable pour éviter les conflits de législations	46

CHAPITRE II

ADMINISTRATION DE LA COPROPRIÉTÉ DES NAVIRES,
ARMATEUR-GÉRANT

SECTION I

**Administration de la copropriété par les quirataires
eux-mêmes.**

23. Comparaison de l'administration de la copropriété des navires et de celle des sociétés ordinaires. — Mode spécial à la copropriété des navires. — Droit de la majorité en intérêt.....	47
24-25-26. Origine et sources de cette disposition. — Ancien droit. — Droit comparé. — Principales législations étrangères. — Règle communément admise. — Particularité de la loi anglaise sur ce point.....	50
27. Conditions nécessaires pour que la majorité puisse faire la loi à la minorité. Existence d'une véritable majorité. — Acte d'intérêt commun.....	52
28. Quand y aura-t-il une véritable majorité ?.....	53
29. Une délibération préalable est-elle nécessaire ?.....	53
30. Comment seront émis les votes ?.....	54
31. Partage d'avis. — Divergence portant sur le point de savoir si le navire naviguera ou s'il demeurera au port. — Divergence sur la destination pour laquelle il devra faire voile.....	54
32. Que faut-il entendre par acte d'intérêt commun ?.....	58
33. Droit de la majorité au sujet du mode d'exploitation du navire.....	59
34. La majorité aurait-elle le droit de charger des marchandises jusqu'à concurrence de son intérêt, sans payer un fret à la minorité.....	62
35. La majorité aurait-elle le droit de décider que le navire restera inactif ?.....	64

36. La majorité ne peut opérer l'aliénation volontaire du navire.....	66
37. La majorité peut-elle hypothéquer le navire?.....	67
38. Pouvoirs de la majorité en ce qui concerne l'assurance du navire	71
39. La majorité peut-elle pratiquer le délaissement ?.....	73
40. La majorité peut-elle décider l'abandon du navire ?.....	75
41. Droit de révocation du capitaine.....	78
42. Capitaine copropriétaire.....	79
43. Cas où la portion d'intérêt du capitaine excéderait la moitié de la valeur du navire	80
44. La majorité peut-elle revenir sur ses décisions ?	81
45. Quand l'unanimité est requise pour une décision, le consentement de tous doit être obtenu et non pas seulement celui de ceux qui ont le droit de vote (au cas où la convention aurait subordonné cette faculté à la possession d'un certain chiffre de quirats).....	82
46. Groupement des quirats.....	83
47. Contribution des copropriétaires aux dépenses nécessitées par les décisions de la majorité. — Sanction de ses pouvoirs. — Droit d'emprunt	84
48. Règle suivie dans l'ancien droit. — Droit comparé.....	87
49. La minorité a-t-elle un recours contre les décisions de la majorité ?	89
50. Dispositions particulières de certaines lois anciennes et de diverses législations maritimes modernes.....	90
51. La minorité aurait-elle le droit de faire abandon de sa part pour s'exonérer des conséquences des décisions de la majorité ?	92

SECTION II

Administration de la copropriété confiée à un armateur-gérant

52. Avantages de la nomination d'un armateur-gérant.....	94
53. Définition de l'armateur-gérant. — Nomination et révocation	97

54. Nature du mandat conféré à l'armateur-gérant	100
55. Pouvoirs de l'armateur-gérant. — Acte d'administration	101
56. Actes d'aliénation	103
57. Assurance du navire	103
58. Représentation des copropriétaires par l'armateur-gérant. Représentation en justice	107
59. Responsabilité de l'armateur-gérant	109
60. L'armateur-gérant est-il obligé personnellement par les actes qu'il accomplit pour l'administration de la copro- priété?	110
61. Reddition des comptes de l'armateur-gérant	111
62. Règlement des comptes de la copropriété	113
63. Répartition des bénéfices et des pertes	115

CHAPITRE III

DROITS ET OBLIGATIONS DES COPROPRIÉTAIRES A L'ÉGARD DES TIERS

64. La copropriété des navires est la source de droits et d'o- bligations	119
65. Caractère de l'obligation des copropriétaires. — Solida- rité ou proportionnalité	121
66. Engagements pris directement par les quirataires	121
67. Engagements pris au nom des copropriétaires par un tiers.	123

SECTION I

Responsabilité des quirataires en ce qui concerne les faits du capitaine.

68. Responsabilité à raison des actes du capitaine. — Soli- darité. — Historique	124
69. Opinion contraire. — Réfutation de l'argument tiré de l'article 1202 du Code civil	126

70. Réfutation de l'argument tiré de ce que les quirataires ne seraient au vis-à-vis des tiers que des mandants.....	128
71. La loi du 14 juin 1841 en limitant la responsabilité du capitaine copropriétaire a-t-elle dérogé au principe de la solidarité ?.....	129
72. Que doit-on penser du système de la solidarité ?.....	131
73. Faculté d'abandon.....	133
74. Clause de non responsabilité.....	134
75. Extension de la responsabilité des quirataires aux actes de celui que le capitaine se serait substitué.....	135

SECTION II

Responsabilité des quirataires en ce qui concerne l'armateur-gérant.

76. Responsabilité à raison des actes de l'armateur-gérant. Solidarité.....	137
77. Réponse aux objections soulevées contre la théorie de la solidarité.....	139
78. <i>Quid</i> de la faculté d'abandon, quand il s'agit des actes de l'armateur-gérant ?.....	141
79. Critiques dont la théorie de la solidarité est l'objet....	141
80. Conséquences de la solidarité. — Droit des tiers.....	142
81. Recours du quirataire qui a payé la dette contre ses co-intéressés.....	143
82. Insolvabilité de certains copropriétaires.....	144
83. Subrogation légale.....	146
84. Les quirataires pourraient-ils convenir qu'ils ne seront tenus que jusqu'à concurrence de la valeur de leurs quirats ?.....	146
85. Besoin d'une réforme législative en cette matière.....	148
86. Droit comparé. — Revue des principales législations étrangères.....	149
87. Une entente internationale pourrait établir une règle uniforme.....	151

CHAPITRE IV

CESSATION DE LA COPROPRIÉTÉ DES NAVIRES

88. Cessation de la copropriété des navires. — Cause. — Licitacion. — Différence de la copropriété des navires et des sociétés ou indivisions ordinaires. — Régime particulier. — Droit des propriétaires représentant la moitié de la valeur du navire.....	152
89. Autorisation du tribunal.....	155
90. Sens de l'article 220, al. 3, du Code de commerce.....	156
91. Inconvénients de la disposition de l'article 220, al. 3, du Code de commerce.....	158
92. Comment s'opère la licitation?.....	163
93. Tribunal et agents compétents pour y procéder.....	163
94. Résultats de la licitation. — Navire adjudgé à un étranger.	165
95. Navire adjudgé à l'un des quirataires. — Dérogation au principe du caractère déclaratif du partage.....	165
96. Droit comparé. — Législations étrangères.....	170
97. Autres causes de cessation de la copropriété. — Différences avec les sociétés ordinaires....	171
98. Liquidation. — Nomination du liquidateur.....	172

CHAPITRE V

COPROPRIÉTÉ DE PLUSIEURS NAVIRES

99. Existence de cette copropriété.	174
100. Administration.....	174
101. Dissolution	175
102. Cas où l'exploitation des navires est seule mise en commun.....	179
103. Administration	181

104. Licitation.....	182
105. Caractère de ces associations.....	183

CHAPITRE VI

MODIFICATION APPORTÉE DANS LA PRATIQUE A LA COPROPRIÉTÉ DES NAVIRES

106. Participation.....	186
107. Cas dans lesquels elle aura lieu	186
108. Administration.....	189
109. Avantages de la participation.....	190
110. Règles	191
111. Obligation à l'égard des tiers.....	191
112. Reddition des comptes et recours du gérant de l'association. — Cas particulier.....	194
CONCLUSION.....	199

GRANDE IMPRIMERIE DE BLOIS.

Directeur-Gérant : EMMANUEL RIVIÈRE, Ingénieur des Arts et Manufactures.
